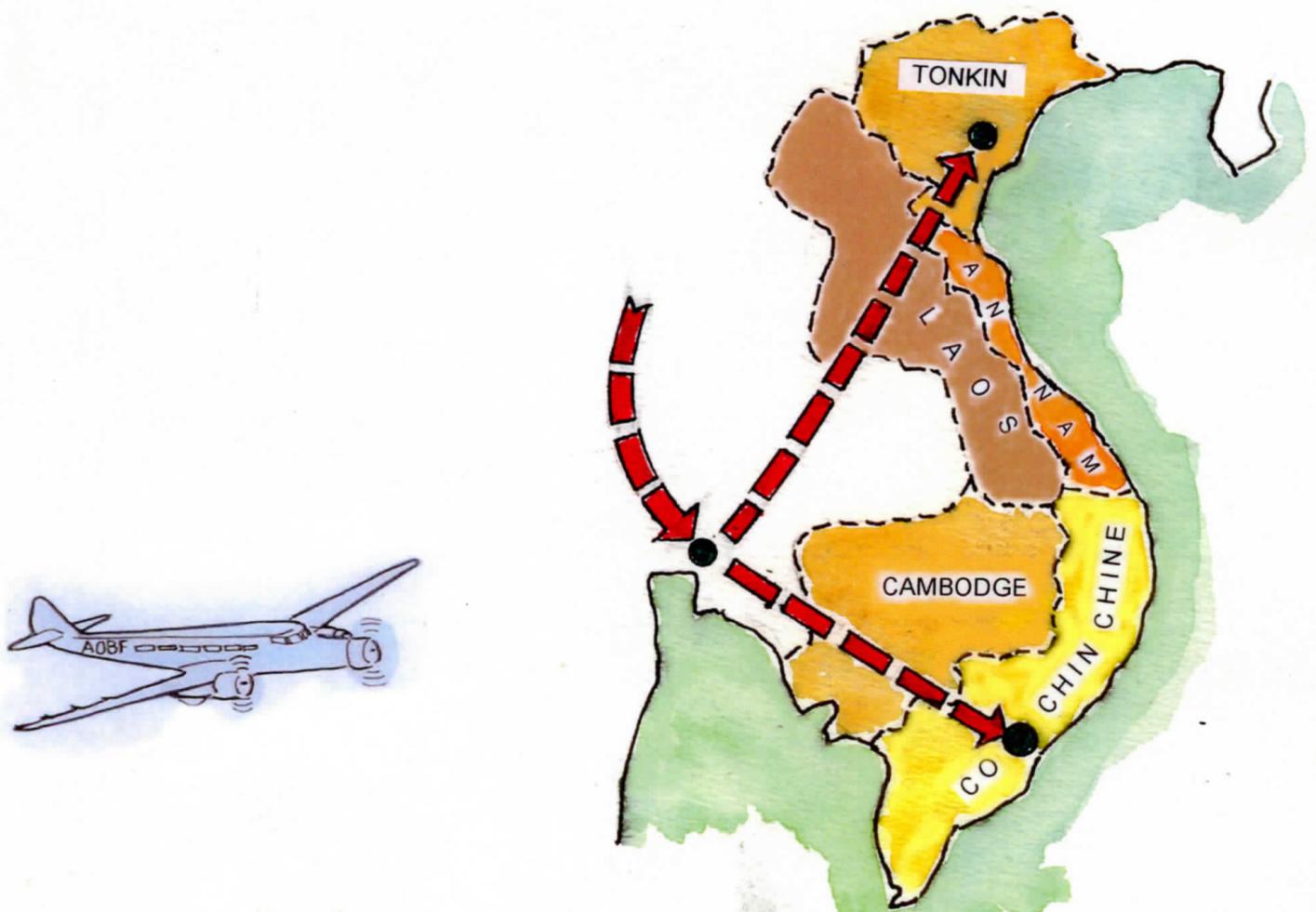


# Liaisons aéropostales FRANCE – INDOCHINE



## SOMMAIRE

CHAPITRE I	
Les Raids	page 2
CHAPITRE II	
Les Essais Marseille-Beyrouth	page 30
CHAPITRE III	
Historique des lignes	
Marseille - Beyrouth	page 41
Damas - Bagdad	page 43
Saïgon - Bangkok	page 45
Damas - Saïgon	page 47
CHAPITRE III.I	
Marseille - Beyrouth	
Damas - Bagdad	page 50
CHAPITRE III.II	
Service postal France-Indochine 1929 - 1932	page 67
CHAPITRE III.III	
France - Indochine 1932 - 1940	page 107
ANNEXES	
Tableaux liaisons Air Asie Saïgon-Bangkok	page 154
"          "          AO-KLM vers Europe	

CHAPITRE

## **LES RAIDS**

**Les Raids français qui ont jalonné l'itinéraire Sud  
vers l'Extrême Orient et dont les Equipages ont aidé,  
par leurs expériences, à l'exploitation du  
Service Régulier France - Indochine**

### 14.10.1919 : PARIS - RANGOON

Ce voyage, prévu au départ pour relier la France à l'Australie, est interrompu à Rangoon, l'appareil étant incapable d'aller plus loin par suite de l'usure, surtout de la cellule. Pour l'époque, la réalisation de cette liaison constitue une réelle performance sportive.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Caudron G4

Equipage : Pilote POULET, Mécano BENOIST

#### B - Itinéraire

Issy les Moulineaux 14.10, St Raphaël A : 14.10 - D : 15.1, Pise A : 15.10 - D : 16.10, Rome A : 16.10 - D : 18.10, Naples A : 18.10 - D : 20.10, Brindisi A : 20.10 - D : 21.10, Valona A : 21.10 - D : 28.10, Salonique A : 28.10 - D : 29.10, Constantinople A : 29.10 - D : 1.11, Afyon A : 1.11 - D : 2.11, Konia A : 2.11 - D : 3.11, Adana A : 3.11 - D : 4.11, Alep A : 4.11 - D : 5.11, Bagdad A : 5.11 - D : 6.11, Bouchir A : 6.11 - D : 7.11, Bender Abbas A : 7.11 - D : 9.11, Chahbar A : 9.11 - D : 10.11, Mascate A : 10.11 - D : 11.11, Karachi A : 11.11 - D : 18.11, Nasibaras A : 18.11 - D : 24.11, Delhi A : 24.11 - D : 25.11, Allahabad A : 25.11 - D : 26.11, Calcutta A : 26.11 - D : 28.11, Akyab A : 28.11 - D : 30.11, Rangoon A : 30.11.

L'équipage a parcouru 10.554 km en 24 étapes à la moyenne horaire de 84 km.

#### C - Courrier

Un faible courrier a été transporté tant au départ de Paris qu'à partir de diverses escales.

- Paris 14.10 - Rangoon 25 plis
- Bender Abbas 8.11 - Karachi (figure 1 page 9)
- Chahbar 10.11 - Karachi

### 17.04.1923 : DAMAS - BAGDAD

Vol effectué par l'aviation militaire, chargée d'étudier un itinéraire commercial.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil :

Equipage : Pilote Lieutenant RIGNOT

#### B - Itinéraire

Damas 17.4, Beyrouth, Deir en Zoor, Bagdad 17.4.

#### C - Courrier

Le faible courrier transporté est affranchi avec les timbres de Syrie n° Yvert 10 et 13 et porte une griffe spéciale d'origine privée (dimension 66,3/4 x 6 m/m) frappée en noir. (GR n° 2 page 9)

- Damas 17.4 - Bagdad 18.4 - 11.30 AM 16 plis

## 24.04.1924 : PARIS - TOKIO

Outre le caractère de propagande et d'endurance pour le matériel que revêt ce voyage, il est également une première reconnaissance de la future ligne aérienne France-Indochine.

### A - Appareils et Equipage

#### Appareils :

- de Villacoublay à Shanghai : Bréguet XIX n° 63 de série, avec réservoir supplémentaire. Accidenté à l'atterrissage à Shanghai.
- de Shanghai à Tokio : Bréguet XIV acheté au Gouvernement Chinois.(1)

(1) *un autre auteur écrit que l'appareil aurait été offert par le Colonel TSOU qui combattit dans une escadrille française pendant la guerre 14-18*

Equipage : Pilote Lieutenant PELLETIER D'OISY, Mécano BESIN

### B - Itinéraire

Villacoublay 24.4, Bucarest A : 24.4 - D : 25.4, Alep A : 25.4 - D : 26.4, Bagdad, Bassorah A : 26.4 - D : 27.4, Bouchir A : 27.4 - D : 28.4, Bender Abbas A : 28.4 - D : 29.4, Karachi A : 29.4 - D : 3.5 (1), Agra A : 3.5 - D : 5.5, Calcutta A : 5.5 - D : 8.5, Rangoon A : 8.5 - D : 9.5, Bangkok A : 9.5 - D : 11.5, Saïgon A : 11.5 - D : 13.5, Hanoï A : 13.5 - D : 18.5 (2), Canton A : 18.5 - D : 20.5, Shanghai A : 20.5 - D : 29.5 (3), Su Tchou Fou 29.5 (4), Tsi Nan 29.5(4), Pékin A : 29.5 - D : 2.6), Pei Ta Ho 2.6 (4), Moukden A : 2.6 - D : 3.6, Tai Kou A : 3.6 - D : 8.6 (5), Osaka A : 8.6 - D : 9.6, Tokio 9;6.

- (1) *révision du moteur*
- (2) *destruction de moteur*
- (3) *destruction du Bréguet*
- (4) *escales de ravitaillement*
- (5) *révision du moteur*

### C - Courrier

Pas de courrier transporté

## 5.11.1925 : PARIS - TEHERAN

Mission à la fois civile et militaire. Elle comprend en effet NOGUES, Chef pilote à la C.I.D.N.A. et 4 équipages militaires.

But de la mission : NOGUES doit prendre contact avec le Gouvernement Persan, en vue de l'organisation d'une ligne France-Téhéran et profiter de ce voyage pour procéder à son étude technique. Les militaires sont chargés de présenter le matériel français dans les pays traversés.

NOGUES ayant effectué un voyage plus court dans le temps, sur un itinéraire différent des militaires, nous nous bornons à mentionner sa présence dans une entreprise qui, sans doute, lui apportera des renseignements très utiles sur les difficultés d'un parcours continental vers le Proche-Orient.

### A - Appareils et Equipages

#### 1° - Mission civile

Appareil : Berline Blériot 56 (1)

Equipage : Pilote NOGUES

(1) *l'ouvrage de MM. Collot et Cornut paru postérieurement, indique un SPAD S 56 F.AGEO, il se peut donc que l'auteur du présent ouvrage ait fait une erreur sur le modèle d'appareil*

#### 2° - Mission militaire

1er appareil : Bréguet 19, moteur Renault

Equipage : Pilote Commandant DAGNAUX, Mécano KNECHT

2me appareil : Potez 25, moteur Lorraine-Dietrich  
 Equipage : Pilote Capitaine GIRIER, Mécano BOUCHER  
 3me appareil : Bréguet 19, moteur Hispano-Suiza  
 Equipage : Pilote Lieutenant RABATEL, Mécano LEROY  
 4me appareil : Bréguet 19, moteur Farman  
 Equipage : Pilote Lieutenant CHALLE, Mécano JOUSSE

### B - Itinéraire

Les équipages effectuèrent leur voyage aller et retour selon des horaires différents, avec cependant des escales identiques.

Ci-après, à titre d'exemple, l'itinéraire de RABATEL :

Aller : Villacoublay 5.11, Istres A : 5.11 - D : 11.11, Plaisance A : 11.11 - D : 19.11, Udine  
 A : 19.11 - D : 20.11, Novisad A : 20.11 - D : 25.11, Sofia A : 25.11 - D : 26.11, Constantinople A :  
 26.11 - D : 3.12, Alep A : 3.12 - D : 5.12 (1), Bagdad A : 5.12 - D : 13.12 (2), Téhéran 13.12.

(1) le Commandant DAGNAUX est contraint d'abandonner par suite d'incidents matériels.

(2) pris par un ouragan, les 3 appareils partis le 12.12 reviennent à Bagdad et poursuivent leur voyage le 13.12

Retour : Téhéran 21.12, Bagdad A : 21.12 - D : 23.12, Alep A : 23.12 - D : 1.1.26, Constantinople A : 1.1  
 - D : 5.1, Salonique A : 5.1 - 8.1, Athènes A : 8.1 - D : 15.1, Valona A : 15.1 - D : 16.1, Rome A : 16.1 -  
 D : 17.1, St Raphaël A : 17.1 - D : 18.1, Lyon A : 18.1 - D : 20.1, Avord A : 20.1 - D : 21.1, Villacoublay  
 21.1.

GIRIER effectue l'étape Lyon-Villacoublay le 23 janvier.

### C - Courrier

- Chaville 5.11 - Téhéran 13.12  
 - Téhéran 21.12 - Lyon 18.1.26 ou Paris 21 et 23

50 plis  
75 plis (1)

(1) ce courrier, constitué en majorité par des enveloppes à entête de la Légation de France en Perse, est en général affranchi avec des timbres-poste persans ordinaires. Toutefois, pour quelques plis, on a utilisé des timbres de la série commémorative de l'élévation au rang de Prince Régent de RIZA KHAN PAHLAVI

## 26.6.1926 : PARIS - BASSORAH et retour

A l'aller l'équipage bat le 2me record mondial de distance en ligne droite en parcourant 4305 km. une panne d'alimentation en essence failli arrêter la tentative ; l'équipage dut pomper l'essence pendant près de 10 heures.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Potez 28  
 Equipage : Pilote Capitaine Ludovic ARRACHART, Mécano Adjudant Paul ARRACHART

### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 26.6 - 5h, Bassorah 27.6 - 7h30  
 Vol sans escale avec survol de : Wiener-Neustadt 26.6 - 11h20, Turnu-Séverin 26.6 - 14h25,  
 Constantinople 26.6 - 18h18, Alep 26.6 - 23h45, Kerbela 27.6 - 4h40, Bassorah 27.6 - 7h30.

Retour : Bassorah

Le vol de retour doit être interrompu l'appareil étant accidenté en Hongrie.

### C - Courriers

- Chaville 25.6 - Bassorah 27.6  
 - Chaville 25.6 - Bassorah 27.6 - Bucarest 8.7 (aller et retour)

25 plis  
21 plis

Les correspondances ne portent pas de marques spéciales.

### **31.08.1926 : PARIS - BENDER ABBAS et retour**

A l'aller l'équipage bat le 4me record mondial de distance en ligne droite en parcourant 5174 km en 30 heures.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 19 GR  
Equipage : Lieutenant CHALLE, Capitaine WEISER.

#### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 31.8 - 6h25, Bender Abbas 1.9 - 12h25.

Vol sans escale avec survol de : Bar le Duc, Stuttgart 31.8 - 9h18, Augsburg, Munich, Linz, Steyr, le lac Balaton 31.8 - 12h50, Zenta, Turnu Severin, Craiova 31.8 - 15h50, le Bosphore 31.8 - 18h55, Mersine, la vallée de l'Euphrate, le Golfe Persique 1.9 - 7h30, Bouchir 1.9 - 9h.

Retour : Bender Abbas 5.9, Téhéran 5.9, Bagdad 9.9, Alep 10.9, Bucarest 11.9, Vienne 16.9, Paris 17.9.

#### C - Courrier

- Le Bourget 30.8 - Bender Abbas 1.9 21 plis

Ce courrier ne porte pas de griffe spéciale.

### **12.09.1926 : PARIS - ATHENES**

Liaison effectuée sans escale.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil :  
Equipage : Capitaine RIGNOT, Sergent-Major ROSSI

#### B - Itinéraire

Aller : Paris 12.9 - 6h, Athènes 12.9 - 16h30.

Le retour est annulé à la suite du capotage de l'appareil survenu au décollage le 14.9. RIGNOT est fortement contusionné.

#### C - Courrier

- Paris 11.9 - Athènes 12.9 10 plis

### **28.10.1926 : PARIS - DJASK et retour**

A l'occasion du vol aller l'équipage bat le 5me record mondial de distance en ligne droite et couvre 5396 km en 32 heures.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 19 A2 baptisé "Nungesser et Coli"  
Equipage : Pilote COSTES, Chef Pilote de la Maison Bréguet, Mécano Capitaine RIGNOT.

## B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 28.10 - 6h14, Djask 29.10 - 18h14.

Vol sans escale avec survol de : Stuttgart, Vienne, Sofia, la Turquie, l'Euphrate, Bagdad, Bassorah et le Golfe Persique.

Après un court séjour à Djask l'équipage poursuit son voyage

Djask 1.11, Chabar 1.11, Karachi A : 1.11 - D : 2.11, Patna A : 2.11 - D : 3.11, Calcutta 3.11.

Retour : Calcutta 5.11, Delhi A : 5.11 - D : 6.11, Karachi A : 6.11 - D : 7.11, Bassorah A : 7.11 - D : 8.11, Alep A : 8.11 - D : 9.11, Athènes A : 9.11 - D : 10.11, Le Bourget 11.11.

## C - Courrier

- Le Bourget Aviation 28.10 - Djask 29.10 18 plis (1)  
- Calcutta 4.11 - Le Bourget Aviation 11.11 - 14h30 21 plis

(1) des timbres-poste d'Iran, avec la surcharge bilingue "Règne de Pahlavi 1926", ont été apposés à l'arrivée et oblitérés à la date du 29.10.

**13.9.1927 : PARIS - BEYROUTH et retour**

Voyage effectué en vue d'essais radiogoniométrie.

## A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 19

Equipage : Pilote Lieutenant GERARDOT, Navigateur-radio Capitaine CORNILLON

## B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 13.9 - 6h10, Bucarest A : 13.9 - D : 14.9, Beyrouth 14.9.

Retour : Beyrouth 15.9, Bucarest A : 15.9 - D : 16.9, Le Bourget 16.9 - 18h

## C - Courrier

- Beyrouth - La Ciotat 6 plis

**11.10.1927 : BERRE - BEYROUTH et retour**

Première liaison postale entre la France et le Liban;

## A - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Cams 51 GR immatriculé F.AIMZ

Equipage : Pilote Lieutenant de Vaisseau PARIS, Mécano Second-Maître SAQUET, Radio Officier des Equipages BOUGAULT

## B - Itinéraire

Aller : Berre 11.10 - 14h20, Beyrouth 12.10 - 16h15

Retour : Beyrouth 15.10 - 9h15, Berre 26.10 - 12h

Au retour le mauvais temps oblige l'équipage à amerrir près des Bouches de Bonifacio. Repéré par le navire allemand "Ramsès II", l'appareil est remorqué jusqu'à Nisida, à l'entrée de la baie de Naples. Après réparation les aviateurs rentrent à Berre le 26.10.

## C - Courriers

Du courrier a été transporté à l'aller et au retour. A l'aller (figure 2 et 3 page 9) la majorité des plis porte une mention manuscrite signée par BOUGAULT (1). Au retour une mention manuscrite, signée par BOUGAULT, relatant l'accident figure sur la plupart des plis. Il y a au moins 2 rédactions différentes de

ce texte.

(1) on connaît l'existence de 3 plis sur lesquels figure la relation manuscrite du vol, signée de PARIS et BOUGAULT.

- Berre 11.10 - Beyrouth 12.10. 32 plis (1)(2) + 3 plis officiels en franchise (figure n°2 page 9)
- Beyrouth 14.10 - Berre 26.10. 11 plis (2) + 2 plis officiels en franchise (figure n°4 page 9)

(1) lettres affranchies à 1,50 cts CP à 0,75

(2) lettres et CP

## 11.10.1927 : PARIS - SAIGON et retour

Liaison rapide à l'aller et présentation de l'appareil aux Aéronautiques Etrangères au cours du voyage de retour.

Les 12.000 km de Paris - Saïgon ont été parcourus en 10 étapes et 69,40 heures de vol effectif.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Potez 25 baptisé "Roger Latapie"

Equipage : Pilote Capitaine CHALLE, Mécano RAPIN

### B - Itinéraire

Aller : Villacoublay 11.10 - 10h, Rome A : 11.10 - D : 12.10, Athènes A : 12.10 - D : 13.10, Alep A : 13.10 - D : 16.10, Bassorah A : 14.10 - D : 15.10, Bender Abbas A : 15.10 - D : 16.10, Karachi A : 16.10 - D : 17.10, Allahabad A : 17.10 - D : 18.10, Calcutta A : 18.10 - D : 19.10, Bangkok A : 19.10 - D : 20.10, Saïgon 20.10.

Retour : Saïgon 29.10 - 7h30, Bangkok A : 29.10 - D : 2.11, Calcutta A : 2.11 - D : 3.11, Allahabad A : 3.11 - D : 5.11, Karachi A : 5.11 - D : 6.11, Bender Abbas A : 6.11 - D : 7.11, Téhéran A : 7.11 - D : 16.12 (1), Alep A : 16.12 - D : 17.12, Athènes A : 17.12 - D : 20.12, Rome A : 20.12 - D : 21.12, Ponthierry A : 21.12 - D : 22.12, Le bourget 22.12.

(1) l'équipage a été bloqué par un incident à l'atterrissage et de fortes chutes de neige.

### C - Courriers

Une partie du courrier déposé à Calcutta est représenté par des enveloppes spéciales à destination notamment de l'Europe (fig n°5 page10), et par des plis adressés à Karachi et portant une griffe linéaire "Roger Latapie" et un cachet du Consulat de France (fig n° 6 page10)

- |                                |         |
|--------------------------------|---------|
| - Allahabad - Calcutta         | 4 plis  |
| - Calcutta 3.11 - Londres 28.1 |         |
| - Calcutta 3.11 - Paris 28.12  | 24 plis |
| - Calcutta 3.11 - Allahabad    | 19 plis |
| <br>                           |         |
| - Calcutta 3.11 - Karachi 6.11 | 55 plis |
| - Allahabad - Londres 28.12    | 67 plis |



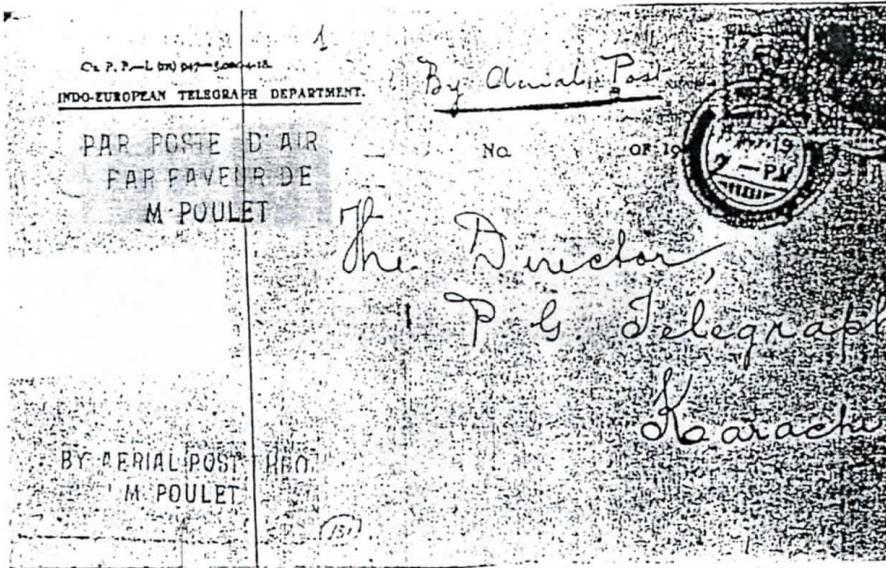


figure 1

HYDRAVION G. R.



GR1

G. A. M. S. 51

figure 2

*Q. fait partie de 32 programmes  
transportés par la 1<sup>re</sup> compagnie postale  
N. France, Liban.*



*1<sup>re</sup> Compagnie Postale Hydravion  
Liban - France  
12 Octobre 1927  
Roubaix - Cassegrain  
A. Hamadé*



figure 4

*12 October 1927  
[Signature]*

figure 3

COURRIER PAR AVION

GR2

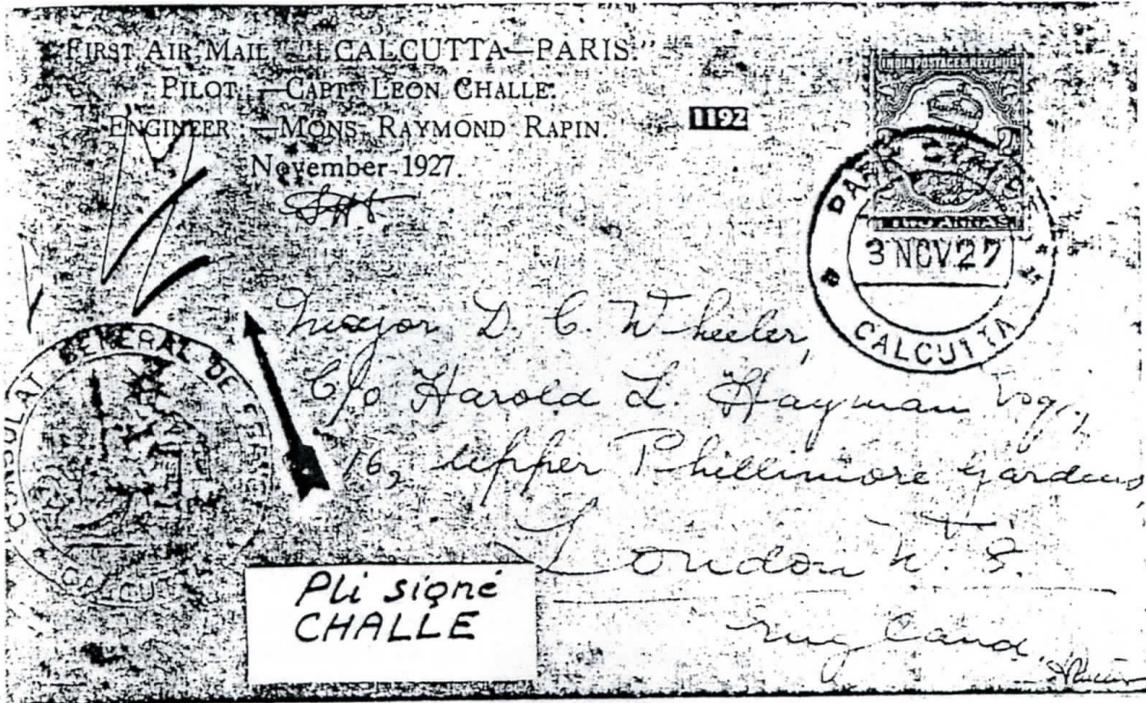


figure 5

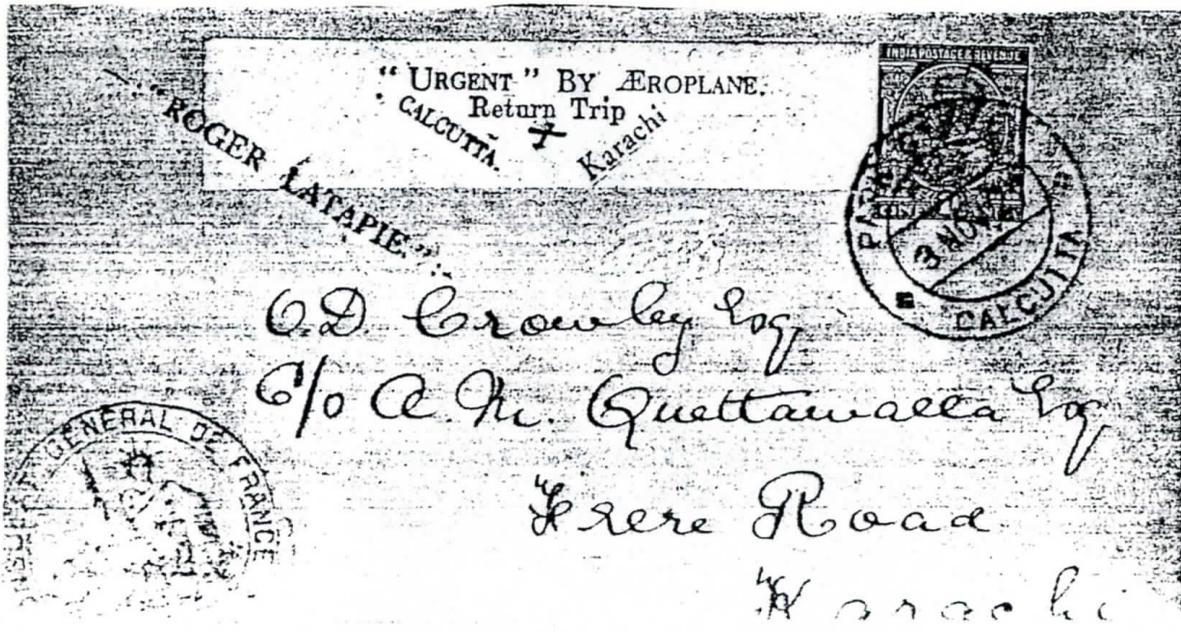


figure 6

## 19.12.1927 : PARIS - HANOI

Essai de liaison rapide Paris-Hanoï par un équipage de 4 hommes sous les ordres du lieutenant-colonel ANTOINAT.

En fait il s'agit de 2 équipages (l'un aux commandes, l'autre se reposant) se relayant pour voler nuit et jour, ne s'arrêtant aux escales que pour assurer le ravitaillement en carburant. La conception est originale et hardie pour l'époque, puisqu'il s'agit d'un voyage non stop par un équipage important.

### A - Itinéraire

D'après les projets d'ANTOINAT, l'équipage devait emprunter l'itinéraire ci-après :

Aller : Rome, Athènes, Bassorah, Djask, Karachi, Agra, Calcutta, Rangoon, Hanoï.

Retour : Hanoï, Saïgon, Rangoon, Calcutta, Yanaon, Pondichery, Mahé, Bombay, Karachi, Djask, Bouchir, Téhéran, Bagdad, Rayak, Alep, Athènes, Rome, Paris.

En réalité l'avion emprunta la route suivante :

Le Bourget 19.12 - 5h20, Rome A : 19.12 - 13h, D : 20.12 - 0h, Adalia -Turquie A : 20.12 - 8h, D : 21.12 - 12h, Tarse 23.12 (1), Allexandrette A : 25.12 - D : 28.12, Rayak 28.12 (2).

(1) *l'équipage doit faire un atterrissage forcé près de Tarse (localité turque voisine de Mersine) par suite du mauvais temps et d'avaries à l'appareil. Peu de temps après, ce dernier est transféré sur le terrain de Mersine plus propice aux décollages.*

(2) *la suite du voyage est abandonné, l'appareil devant subir d'importantes réparations et ANTOINAT est désigné pour une autre mission.*

### B - Appareil et Equipage

Appareil : Lioré-Olivier type 20

Equipage : composé d'aviateurs habituellement affectés au 34<sup>me</sup> Régiment d'Aviation.

Chef de Mission lieutenant-colonel ANTOINAT, 1<sup>er</sup> Pilote Lieutenant MION, 2<sup>me</sup> Pilote Sergent ASSOLANT, Navigateur Sergent LEFEVRE, Radio Sergent BESSON.

### C - Courrier

L'équipage aurait embarqué un courrier pour l'Indochine dont nous ignorons tout, sinon qu'il aurait été réacheminé, à partir de la Syrie, par les voies habituelles.

- France avant le 19.12 - Indochine

## 8.4.1928 : TOKIO - PARIS

C'est la dernière partie d'un voyage autour du monde, commencé à Paris le 10 octobre 1927.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 19 GR n° 1685, baptisé "Nungesser et Coli"

Equipage : Pilote COSTES chef pilote de la Maison Bréguet, Navigateur Lieutenant de Vaisseau Le BRIX

### B - Itinéraire

Tokio 8.4 - 7h25, Kouang Tchéou Wan 9.4, Hanoï A : 9.4 - 18h30, D : 10.4 - 7h, Calcutta A : 10.4 - 19h12, D : 11.4 - 3h25, Jodhpur 11.4, Karachi 11.4 : 20h24 - 21h30, Bassorah 12.4 : 14h10 - 15h08, Deir El Zoor A : 12.4 - 21h25, D : 13.4 - 3h30, Alep 13.4 : 6h15 - 9h15, Athènes A : 13.4 - 18h, D : 14.4 - 4h40, Marignane 14.4 - 15h, Paris 14.4 - 18h05.

L'équipage a parcouru 16.700 km en 145h55 à la vitesse commerciale de 112 km à l'heure.

### C - Courrier

Le courrier transporté est en majorité constitué de plis à entête de "l'Impérial Hôtel" de Tokio, affranchis généralement avec un timbre-poste de 10 sen.

- Tokio 3.4.7 ou 8 (1) - Le Bourget Aviation 14.4 - 18h20 80 plis

(1) 7 ou 8 avril en 3 : dans le calendrier traditionnel japonais l'an un commence avec le couronnement de l'Empereur. Hiro Hito étant monté sur le trône en 1925, l'an 3 correspond à l'année 1928 de notre calendrier.

### 8.5.1928 : PARIS - SAIGON

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Potez 29

Equipage : Pilote PELLETIER d'OISY, Copilote GONIN, Mécano CAROL

#### B - Itinéraire

Aller : Paris 8.5, Arad -Roumanie A : 8.5 - D : 9.5, Bucarest A : 9.5 - D : 10.5, Alep A : 10.5 - D : 11.5, Bassorah A : 11.5 - D : 12.5, Karachi A : 12.5 - D : 13.5, Allahabad A : 13.5 - D : 14.5, Calcutta A : 14.5 - D : 15.5

L'avion est accidenté le 15.5 à 3 km de l'Akyab.

#### C - Courrier

Le courrier embarqué à Calcutta porte les marques suivantes :

- étiquette saumon représentant un biplan rouge et vert avec légende en noir "From Calcutta by Air"
  - biplan imprimé en vert surmonté de la légende "DOISY and CAROL" (figure n°7 page 16)
- Certain plis portent aussi le cachet du Consulat de France à Calcutta
- une griffe relative à l'accident mentionnant à tort, semble-t-il, la date du 16.5 (voir fig n°7)

- Calcutta 14.5 - Rangoon

121 plis

### 1929 FRANCE - INDOCHINE

Deux équipages, pilotant chacun un type différent d'appareil, sont autorisés par le Ministère de l'air, à tenter une liaison rapide et commerciale France-Indochine. Un courrier postal spécialement centralisé pour la circonstance sera confié à chacun d'eux

### 19.2.1929 : FRANCE - INDOCHINE

Le premier de ces essais a lieu au départ de Paris

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Limousine Bréguet Hispano immatriculée F. AIYB et baptisée "Dragon d'Annam".  
Equipage : Pilotes COSTES et CODOS, Mécano BELLONTE.

#### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 19.2 - 17h55

L'appareil est accidenté à Noisy le Sec, 20 minutes environ après le décollage.

#### C - Courrier

##### 1) Affranchissement

- Taxe postale : 0,50 F. jusqu'à 20 grammes
- Surtaxe aérienne : 10 F. par 10 grammes

##### 2) Dépôt et acheminement

Faisant suite à des instructions précises, les bureaux de poste étaient chargés d'annoser, au recto des plis.

l’empreinte de leur timbre à date du jour du dépôt. Le bureau de “PARIS GARE PLM ETRANGER”, désigné pour centraliser tout ce courrier, devait oblitérer les timbres-poste avec un cachet spécial portant l’indication “POSTE AERIENNE:FRANCE INDOCHINE” et la date du jour de départ de l’avion. A la suite d’erreurs, les timbres-poste de 542 plis, d’origines diverses, reçurent l’oblitération habituelle du bureau de dépôt. Ils furent affranchis à nouveau aux frais de l’administration !!! et les timbres-poste oblitérés à tort, frappés d’une griffe “ANNULE”. Il ne restait plus qu’à apposer l’empreinte du timbre à date spécial sur le nouvel affranchissement. (fig. n° 8 page 16).

Après l’accident les services postaux apposèrent sur tout le courrier une griffe violette sur 3 lignes “RAID INTERROMPU/PAR ACCIDENT/Retour à l’expéditeur”. ( GR 3) Quelques plis ont reçu une griffe privée encadrée 70 x 33 “PAR AVION:DRAGON de l’ANNAM : Equipage COSTES/Liaison Poste Aérienne/FRANCE-INDOCHINE”.

- Paris 19.2 - 18h	11550 plis
- Paris 19.2 - 18h avec nouvel affranchissement	542 plis.

## 19.2.1929 : FRANCE - INDOCHINE

Le deuxième essai de liaison commerciale autorisé par le Ministère de l’air a lieu au départ d’Istres.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Monoplan Bernard immatriculé F; AIYI, baptisé “Marseille - Indochine”.  
Equipage : Chef Pilote PAILLARD, 2me Pilote-Navigateur LE BRIX, Mécano JOUSSE.

### B - Itinéraire

Aller : Istres 19.2 - 1h27, Tunis A : 19.2 - 7h37, D : 19.2 - 10h30, Benghasi, Le Caire  
A : 20.2 - 8h45, D : 21.2 - 4h55, Bassorah, Karachi A : 22.2 - D : 22.2 - 13h10, Agra, Allahabad, Calcutta  
A : 24.2 - D : 25.2, Akyab, Rangoon A : 25.2 - D : 26.2 7h...

L’appareil est détruit à la suite de l’accident survenu près de Moulmein le 26.2. L’Equipage indemne, ramène à Rangoon le courrier sauvé de l’accident. Décidés à amener ce dernier jusqu’à Saigon, les aviateurs quittent Rangoon par bateau le 1.3 pour Pénang où ils arrivent le 3.3. Ils prennent un nouveau navire le “NI-BHAI” pour Bangkok et Réam où ils débarquent le 7.3 à 16h. Continuant leur voyage par la route, les aviateurs arrivent à Pnom Penh le 8.3 à 22h. La fin du voyage va s’effectuer par avion. Le Potez 32 de la Cie S.E.A.I.E. (Société d’Etudes et d’Entreprises Aériennes en Indochine et Extrême-Orient) piloté par MOUSSERON les dépose à l’aérodrome de TON-SON-NHUT près de Saigon le 9.3 à 10h05. Le courrier est aussitôt remis au service postal.

### C - Courriers

Conditions de dépôt et affranchissement.

1°) France-Indochine :

Affranchissement

- taxe postale : 0,50 F jusqu’à 20 grammes
- surtaxe aérienne : 10 F par 10 grammes

Le courrier est centralisé à Marseille à l’exception d’une centaine de plis, directement déposés et embarqués à Istres.

- Comme pour le courrier remis au “Dragon d’Annam”, les correspondances centralisées à Marseille sont oblitérées par le timbre à date spécial “POSTE AERIENNE / FRANCE INDOCHINE”  
- 18.2 - 18h. Celles déposées à Istres reçoivent le timbre à date de ce bureau à la date du 18.2 (sans heure).

Des journaux français du 18.2 (La Dépêche Coloniale, Le Figaro, l’Ami du Peuple notamment) également embarqués ont reçu, par les soins des Messageries Hachette, une étiquette avec texte noir sur blanc attestant qu’ils ont été transportés par l’équipage. Ajoutons enfin que le bureau de poste de Genève I/Expédition de Lettres, a formé pour ce vol, une dépêche spéciale adressée à Marseille Gare.

Une partie seulement de ces courriers a reçu, à l'arrivée, la griffe "COURRIER ACCIDENTE"  
( GR n°4 page 25 )

## 2°) Indochine-France

Les correspondances à confier à l'avion doivent :

- porter l'étiquette "Par Avion"
- acquitter : a) la taxe postale de 6 cents jusqu'à 20 grammes
- b) la surtaxe de 80 cents par 10 grammes

Le courrier centralisé par les bureaux de Saïgon et Hanoï reçoit l'empreinte d'une griffe spéciale (GR n°5 page 25). Après l'annonce de l'accident et l'annulation du vol retour, il est confié au paquebot "Compiègne" quittant Saïgon le 5.3 (arrivée à Marseille le 1.4).

- France 18.2 - Saïgon 9.3	3000 plis
- France 18.2 - Saïgon 9.3 (avec griffe "courrier accidenté")	
- Istres 18.2 - Saïgon 9.3	100 plis
- Journaux du 18.2	12 exemplaires
- Journaux du 18.2 (avec griffe "Courrier accidenté")	2 exemplaires
- Genève - Saïgon 9.3	84 plis
- Indochine 22 au 25.2 - France 1.4 et jours suivants	rec. 1250
	ord. 600 (1) (2) (3)

(1) la griffe apposée en noir et en bleu (rare) est très souvent mal venue et les empreintes nettes et entières sont peu communes (GR 2 page 9)

(2) quelques plis "retour" sont connus avec la griffe "Courrier Accidenté" utilisé normalement sur une partie du courrier "aller".

Il est évident que ces plis n'ont jamais été accidentés et que la présence de cette marque est la conséquence, soit d'une erreur, soit d'une complaisance de la part du personnel de la poste de "Saïgon Central". Par ailleurs on connaît des plis réclamés par les expéditeurs et n'ayant jamais voyagés, voir en annexe une note sur ce courrier.

(3) sur un pli examiné, la griffe n°4 a été annulée avec des croix faites à la plume.

## 26.3.1929 : FRANCE - INDOCHINE et retour

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Farman 190, baptisé "Paris-Saïgon" à son arrivée en Indochine.

Equipage : Pilotes BAILLY, REGINENSI, Mécano MARSOT.

### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 26.3 - 5h40, Padoue 26.3, Belgrade 27.3, Constantinople 28.3, Alep 29.3, Bassorah 30.3, Bender Abbas 31.3, Karachi 1.4, Allahabad 2.4, Bangkok 4.4, Saïgon 5.4 - 12h55.

Retour : Saïgon 12.4, Bangkok 12.4, Akyab 13.4, Calcutta 14.4, Allahabad 14.4, Karachi 15.4, Bender Abbas 16.4, Bassorah 17.4, Bagdad 17.4, Alep 18.4, Eskiseir (Turquie) 18.4, Belgrade 19.4, Udine 19.4, Lyon 20.4, Le Bourget 20.4 - 18h15.

### C - Courriers

Seul le voyage retour est postal. Les 4979 plis (43kg900) confiés à l'équipage par les services postaux d'Indochine, furent frappés de la griffe déjà utilisée pour le courrier préparé pour le retour manqué de PAILLARD. On connaît des empreintes de cette griffe en violet, noir ou bleu (GR n° 5 page 25 ).

- Saïgon 12.4 - Paris 22.4 (griffe violette).....	60 plis
- Saïgon 12.4 - Paris 22.4 (griffe noire).....	100 plis
- Saïgon 12.4 - Paris 22.4 (griffe bleue).....	4819 plis

## 24.5.1929 : PARIS - TOKIO

Voyage de propagande aéronautique et présentation du matériel aux autorités des pays traversés.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 19 type "Bidon" GR n° 1879

Equipage : Pilote Ludovic ARRACHART, Navigateur Commandant RIGNOT

### B - Itinéraire

Aller : Villacoublay 24.5 - 0h10, Sofia 25.5, Constantinople A : 26.5 - D : 27.5, Alep 27.5, Bagdad 28.5, Téhéran 29.5, Djask 1.6, Karachi A : 3.6 - D : 4.6, Jodhpur 4.6, Allahabad 5.6, Calcutta 6.6, Rangoon A : 11.6 - D : 15.6, Bangkok 17.6, Saïgon 18.6, Hanoï A : 19.6 - D : 26.6, Canton A : 9.7 - D : 14.7(1), Shanghai 15.7, Nankin 22.7, Hankéou 24.7, Pékin 6.8, Moukden 22.8.

(1) l'équipage effectue le 13.7 un voyage aller et retour Canton - Hongkong.

Retour : souhaitant rentrer en France via la Sibérie, et n'ayant pas reçu l'autorisation de survol, les aviateurs annulent leur vol de retour et vendent leur appareil à l'aviation militaire chinoise.

### C - Courriers

Le courrier transporté de Canton à Shanghai est le seul témoin de ce long voyage.

Une griffe spéciale a été apposée sur une partie des plis (GR n° 6 page 25).

- Canton 13.7 (a) - Shanghai 16.7 (avec griffe) 10 plis
- Canton 13.7 (a) - Shanghai 16.7 (sans griffe) 20 plis

## 27.9.1929 : PARIS - TSITSIKAR (Mandchourie) 15.10.1929 : TSITSIKAR - HANOI - PARIS

Après avoir battu le record du monde en ligne droite à l'aller, le retour, assez lent jusqu'à Hanoï, prend ensuite l'allure d'un record de vitesse jusqu'à Paris.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet super Bibon baptisé "Point d'Interrogation"

Equipage : Pilote Dieudonné COSTES (Chef Pilote de la Maison Bréguet), Navigateur BELLONTE.

### B - Itinéraire

Aller : me record du monde de distance en ligne droite.

Le Bourget (27.9 - 9h), Tsitsikar (29.9).

L'équipage survole : Villers-Cotterets, Charleville, Cologne, passe au nord-ouest de Berlin, eu sud de Moscou, suit ensuite le Transsibérien jusqu'à Novosibirsk, survole Kirensk, Adanovska, Tchita avant d'atterrir à Moulart près de Tsitsikar. Le record est battu avec 7905 km parcourus.





figure 7



figure 8



GR 3

Retour :

a) première partie du voyage

Tsitsikar 15.10, Moukden A : 15.10 - D : 21.10, Shanghai A : 21.10 - D : 23.10, Hanoï 23.10 - 17h30.

b) deuxième partie du voyage

Après un séjour de 3 semaines à Hanoï, l'équipage entreprend la dernière partie de son vol de retour.

Hanoï 17.11 - 6h45, Calcutta A : 17.11 - 17h ; D : 17.11 - 21h, Karachi A : 18.11 - 11h45 ; D : 18.11 - 17h, Alep, Athènes A : 19.11 - D : 20.11, Rome, Le Bourget 21.11 - 11h35.

Les aviateurs effectuent le parcours en 4 jours et 11h30, battant ainsi le record de vitesse établi par COSTES et LE BRIX du 10 au 14 avril 1928 soit 4 jours et 18 h.

### C - Courriers

Aller :

- Le Bourget Aviation 27.9 - Kharbine 29.9

21 plis

Retour :

a) première partie du voyage

- Shanghai 22.10 - Paris 21.11  
- Shanghai 22.10 - Hanoï 23.10

Les plis pour Paris sont affranchis avec des timbres-poste ordinaires de Chine, plus un timbre avion de 15 ou 30 cents. Ils sont frappés d'un cachet rouge sur 2 lignes "AIR MAIL et sa traduction chinoise. A l'arrivée à Paris les services postaux ont apposés la mention "Courrier Costes" au crayon bleu.

b) deuxième partie du voyage

Le courrier déposé doit porter la mention "Par avion Hanoï à Paris".

Affranchissement :

- taxe postale : 6 cents jusqu'à 20 grammes  
- surtaxe aérienne : 1 piastre par 10 grammes

Dépôt et acheminement :

Les instructions reçues par les bureaux précisent :

"Le bureau de Hanoï R.P sera bureau centraliseur des correspondances originaires de tous les pays de l'Union et formera seul une dépêche pour "Paris Etranger". Les bureaux où seront déposés les lettres n'oblitéreront pas les timbres-poste servant à l'affranchissement (ils apposeront leur timbre à date sur le recto de l'enveloppe), l'oblitération devant être faite par le bureau de Hanoï R.P à l'aide d'un timbre à date indiquant le jour et l'heure de départ de l'avion. Un cachet spécial commémoratif sera en outre apposé sur les envois".

Confirmant ces instructions nous avons noté que les timbres-poste apposés sur les plis sont oblitérés à la date du 17.11 à 5h30. Cependant il existe des plis dont les timbres-poste ont reçu, par erreur, l'oblitération du bureau de dépôt. Ces documents sont rares. Deux timbres à date ont été utilisés : "Hanoï / Tonkin" et "Hanoï R.P / Tonkin".

- Hanoï 17.11 - 5h30 - Paris 21.11 (CS n° 1 page 25)

2348 ordinaires  
6521 recommandés  
20 plis (1)

- Hanoï 17.11 - 5h30 - Paris 21.11 (CS n° 1 page 25)

(1) ces correspondances constituées d'enveloppes à entête du "Grand Hôtel Métropole" de Hanoi portent, imprimé verticalement à gauche, la mention "Par Avion Costes et Bellonte". Elles sont adressées à la Princesse Marie VATCHNADE et sont signées par Costes.

**14.12.1929 : PARIS - SAIGON**

Voyage organisé en vue d'une liaison postale vers l'Indochine et d'expérimenter un type d'appareil moyen transport.

**A - Appareil et Equipage**

Appareil : Nieuport-Delage, type 640, moteur lorraine 250 CV, immatriculé F. AJDA.

Equipage : Lieutenant LASSALLE (Pilote au 31<sup>me</sup> Régiment d'Aviation de Tours), Adjudant REBARD (Pilote convoyeur du Centre de Villacoublay), Mécano FALTOT.

**B - Itinéraire**

Aller : Paris 14.12 - 4h20, Istres 14.12 - 8h55/9h45, Tunis 14.12 - 16h30/21h30.....

On perd la trace de l'appareil après son décollage de Tunis. Dix jours après leur disparition, l'aviation italienne découvre les débris de l'appareil et les corps des 3 aviateurs. L'accident s'est produit dans le Golfe de Syrte entre Tripoli et Benghazi.

**C - Courrier**

Le courrier, récupéré par les autorités italiennes de Tripolitaine, est acheminé sur Marseille. Les plis, après avoir été frappés au recto d'une griffe "COURRIER ACCIDENTE" (GR n° 8 page 25) et au verso du cachet à date de "Marseille St Charles", sont ensuite dirigés vers leur destination.

- France 13.12 et jours précédents - (Marseille St Charles 3.1.30 - 11H), Saïgon 29.1.30.  
19 kg au départ de Paris

**16.12.1929 : PARIS - SAIGON**

Liaison rapide avec transport officiel du courrier.

**A - Appareil et Equipage**

Appareil : Potez 34 moteur Hispano, immatriculé F. AJHU.

Equipage : Pilote Adjudant ROSSI, Navigateur Lieutenant de vaisseaux Le BRIX.

**B - Itinéraire**

Aller : Le Bourget 16.12 - 11h50, Benghazi A : 17.12 - 6h40 - D : 17.12 dans l'après-midi, Bassorah A : 18.12 - 11h45 - D : 18.12 - 15h, Agra A : 19.12 - D : 21.12 (1), Allahabad A : 21.12 - D : 22.1(2).....

(1) arrêt le 20.12 par suite du mauvais temps.

(2) après être passé au dessus de Calcutta et franchi le Delta de l'Irraouaddi, l'équipage rencontre bientôt un temps épouvantable qui l'oblige à abandonner l'appareil et à sauter en parachute dans les environs de Moulmein.

L'avion est détruit et ROSSI blessé. Après un séjour à Rangoon les aviateurs rentrent en France par bateau.

**C - Courrier**

Aller :

Au départ de France les services postaux confièrent à l'équipage un courrier de 40 kg environ qui fût entièrement détruit en même temps que l'appareil ; Cependant nous avons eu connaissance de l'existence de 2 plis dont l'histoire d'un, est parvenue jusqu'à nous grâce à la presse indochinoise.

Cette lettre porte au recto :

- en haut "Au bon soin de l'équipage du F. AJHU"

- en adresse : "Mr Richard JAMAS Saïgon Cochinchine".

On trouve encore sur cette enveloppe :

- des timbres-poste indiens oblitérés du timbre à date de Rangoon du 9.1.30, et le cachet à date de Singapour du 20.1.
- la mention manuscrite "Avec tous mes regrets", signé "Le BRIX" suivie de " La poste ne gazait plus à partir d'Agra "
- l'indication "Indo China" de la main de Le BRIX complétant l'adresse.

S'agissant de ce pli, arrivé à Saïgon vers le 24.1.30, le rédacteur de l'article poursuit :

Le destinataire, spécialiste en radiophonie, avait conseillé l'expéditeur habitant Colombes pour la mise au point du poste radio installé sur l'avion. La lettre, contenant des précisions à ce sujet, avait été remise à Le BRIX de la main à la main au départ de Paris ; oubliée dans une de ses poches, il l'avait postée la veille de son retour en France en informant brièvement Mr JAMAS qu'effectivement le poste radio avait cessé de fonctionner à partir d'Agra.

Nous avons vu offrir dans une vente sur Offres un deuxième pli mais nous ignorons et son destinataire et son histoire. Cependant ses caractéristiques sont assez similaires.

Retour :

Le courrier préparé pour ce retour a été confié à la "Malle hollandaise" quittant Saïgon le 2.1.30.

### 15.1.1930 : FRANCE - INDES FRANCAISES et retour

Liaison postale officielle à destination de Karachi et Pondichery.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet Bidon

Equipage : Commandants GIRIER et WEISS

#### B - Itinéraire

Aller : Istres 15.1, Tunis A : 17.1 - 13h55 : D : 18.1, Benghasi A : 18.1 - 15h ; D : 19.1, Alexandrie A : 19.1 - D : 20.1, Bagdad A : 20.1 - D : 21.1, Bouchir A : 21.1 - D : 25.1, Karachi A : 4.2 - D : 5.2 (1), Bombay A : 27.1 - D : 28.1, Pondichery 28.1 dans l'après-midi.

(1) départ retardé par l'état du terrain détrempe par les pluies.

Retour : Pondichery 4.2, Karachi A : 4.2 - D : 5.2, Bouchir A : 5.2 - D : 6.2, Alep A : 6.2 - D:7.2, Athènes A : 7.2 - D : 8.2, Rome 8.2, Paris 10.2 - 14h30.

L'appareil est endommagé à l'atterrissage sur le terrain de Rome. L'équipage rentre en France par le train amenant avec lui le courrier embarqué à Pondichery.

#### C - Courriers

- France 14.1 et jours précédents - Pondichery 28.1
- France 14.1 et jours précédents - Karachi 26.1 (a).
- France 14.1 et jours précédents - Saïgon 15.2

(a) 52 plis recommandés plus un faible courrier ordinaire.

- Pondichery 4.2 - Paris Gare du Nord Avion 10.2 - 15h

A l'aller il existe toute une gamme de plis passant par ceux sans aucune griffe, ceux ne portant que la griffe n°9 page 25, enfin ceux ayant reçu les griffes n° 9 et 10 page 25. Les plis du retour ont reçu la griffe n° 9 ainsi que le cachet linéaire "Par Avion" d'origine locale (GR n° 7 page 25 ). Toutes ces griffes sont très certainement d'origine privée.

## 8.11.1930 : FRANCE - INDOCHINE et retour

Partis pour tenter une liaison rapide Paris-Saïgon et retour, les aviateurs atteignent leur objectif en couvrant le parcours aller en 5 jours et 4 heures, et celui du retour en 5 jours et 16 heures.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Farman immatriculé F.AJRY

Equipage : Capitaine GOULETTE, Pilote LALOUETTE

Passager : au retour le Gouverneur Général de l'Indochine PASQUIER.

### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 8.11 - 1h15, Brindisi 8.11 - 12h15/15h30, Alep 9.11 - 4h25/7h20, Bassorah 9.11, Djask 10.11, Karachi A:10.11 - 17h, D:11.11 - 2h30, Allahabad 11.11 - 10h55/11h20, Calcutta 11.11 - 15h45/23h28, Moulmein 12.11 - 11h30/12h, Bangkok A : 12.11 - 16h30 -  
D : 13.11 - 5h30, Saïgon 13.11 - 12h10 Liaison Saïgon-Hanoï-Saïgon.

L'équipage quitte Saïgon le 20.11 en vue de rejoindre Hanoï par la côte et de là rentrer directement en France. Un violent cyclone l'oblige à faire demi-tour et à se poser sur le terrain militaire de Bien-Hoa. Le 21.11 GOULETTE reprend l'air, empruntant cette fois la Vallée du Mekong, épargnée en partie par le mauvais temps.

Saïgon 21.11 - 6h10, Hanoï 21.11 - 14h05.

GOULETTE, qui comptait prendre le départ de Hanoï pour son retour est contraint de revenir à Saïgon le 26.11 afin d'accueillir le Gouverneur Général PASQUIER à son bord. Ce dernier a en effet décidé brusquement de rentrer en France par avion au lieu de prendre passage, comme prévu, sur un paquebot des

Messageries Maritimes.

Hanoï 26.11 - 8h15, Saïgon 26.11 - 15h30.

Retour : Saïgon 1.12 - 0h16, Bangkok 1.12, Rangoon 1.12, Calcutta 2.12, Karachi 3.12, Djask 3.12, Bassorah 4.12 (1), Alep 5.12, Athènes 5.12, Marseille 6.12, Le Bourget 7.12 - 13h45.

(1) pneu crevé, arrêt de 8 heures.

### C - Courriers

Aller :

Le vol n'est pas officiellement postal. Seul un courrier témoin, constitué par des enveloppes spéciales numérotées, a été transporté (figure n°9 page 25).

Retour :

L'administration des Postes d'Indochine confie officiellement du courrier aux aviateurs à l'occasion :

1° - du vol retour vers la France.

2° - de la liaison effectuée sur Saïgon-Hanoï-Saïgon.

Conditions d'acceptation du courrier :

1° - au départ de Saïgon pour le Tonkin et la France

Affranchissement :

a) pour la France :

- taxe postal : 6 cents jusqu'à 20 grammes

- surtaxe aérienne : 60 cents jusqu'à 10 grammes

b) pour le Tonkin

- taxe postal : 5 cents jusqu'à 20 grammes

- surtaxe aérienne : néant

Dernières levées au bureau de "Saïgon Central".

- recommandés : 19.11 à 20h

- ordinaires : 19.11 à 21h

2° - au départ de Hanoï pour Saïgon et la France

Le courrier, remis au bureau de Hanoï R.P, du 22 au 25.11, doit satisfaire aux mêmes conditions d'affranchissement que celui déposé à Saïgon. Deux dépêches sont formées. L'une concerne les correspondances à destination de la Cochinchine, l'autre contient le courrier pour la France déposé tant à Saïgon qu'à Hanoï. Il convient de signaler qu'un courrier complémentaire pour la France a été accepté à Saïgon du 28 au 30.11.

- Le Bourget 8.11 - 13.11

50 enveloppes spéciales (1)

- Saïgon 19.11 - Hanoï 21.11

- Hanoï 25.11 - Saïgon 26.11

2500 plis environ

- Saïgon 19.11 - Paris Gare du Nord Avion 7.12

2776 recommandés

- Saïgon 28.11 - Paris Gare du Nord Avion 7.12

2881 ordinaires (2)

- Hanoï 22 au 25.11 - Paris Gare du Nord Avion 7.12 (3)

(1) *les enveloppes spéciales numérotées ont reçu à l'arrivée, outre le timbre à date du bureau de "Saïgon Central", le cachet : "Liberté assise" au centre et, dans la couronne, "Gouverneur de la Cochinchine-Cabinet".*

(2) *ce courrier a généralement reçu au verso le timbre à date de transit de Hanoï. Sur un petit nombre de plis les timbres-poste ont été oblitérés à l'encre violette.*

(3) *des plis sont connus avec une griffe "Retour/Raid GOULETTE/LALOUETTE" vraisemblablement d'origine privée (GR. n° 11 page 25).*

## 12.11.1930 : PARIS - SAIGON

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Morane Saunier

Equipage : Pilote Maryse HILSZ

### B - Itinéraire

Aller : Paris 12.11, Marseille A : 12.11 - D : 13.11, Trieste A : 13.11 - D : 14.11, Belgrade

A : 14.11 - D : 15.11, Istamboul A : 15.11 - D : 16.11, Konia A : 16.11 - D : 17.11, Alep A : 17.11 - D :

19.11, Bagdad A : 19.11 - D : 20.11, Bassorah A : 20.11 - D : 21.11, Djaska A : 21.11 - D : 22.11, Karachi

A : 22.11 - D : 23.11, Allahabad A : 23.11 - D : 24.11, Calcutta A : 24.11 - D : 25.11, Rangoon A : 25.11

- D : 4.12 (1), Bangkok(A : 4.12 - D : 5.12

Saïgon 5.12 en fin d'après-midi.

(1) *départ retardé à la suite d'une fuite d'essence.*

Retour : Saïgon 11.12, Bangkok A : 11.12 - D : 12.12, Rangoon A : 12.12 - D : 13.1, Calcutta A : 13.12 -

D : 14.12, Agra A : 14.12 - D : 15.12, Karachi A : 15.12 - D : 16.12, Djaska A : 16.12 -

D : 17.12, Bouchir A : 17.12 - D : 25.12 (1), Istamboul A : 25.12 - D : 28.12, Athènes 28.12 (2)....

(1) *cette étape se termine en plein désert à 50 km de Bouchir à la suite d'une panne de tuyauterie. Après réparation, nouveau départ vers la France le 25.12.*

(2) *l'appareil se met en pylône à l'atterrissage et brise son hélice. Le voyage est définitivement interrompu. Maryse HILSZ rentre à Marseille par bateau où elle arrive le 26 janvier 1931.*

### C - Courrier

Seul témoin du voyage le courrier, transporté à l'aller de Calcutta à Rangoon, porte une griffe spéciale célébrant les prouesses accomplies par l'aviatrice (GR n° 12 page 29).

- Calcutta 24.11 - Rangoon 25.11

39 plis

## 02.03.1931 : PARIS - TOKIO et retour

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Farman 190 immatriculé F. ALAP, baptisé "L'ALSA"

Equipage : Pilotes MOENCH, BURTIN (Chef Pilote de la Maison Farman).

### B Itinéraire

Aller : Le Bourget 2.3 - 15h15, Athènes 3.3, Alep A : 3.3 - D : 9.3, Bassorah 9.3, Bouchir 9.3, Karachi A : 9.3 - 18h - D : 10.3 - 7h, Allahabad A : 10.3 - 16h30 - D : 11.3 - 4h, Rangoon, Hanoï, A : 12.3 - 17h - D : 13.3 - 9h45, Macao A : 13.3 - D : 14.3, Hongkong A : 14.3 - D : 17.3 - 5h40 (1), Swatox A : 17.3 - D : 18.3, Shanghai A : 18.3 - 15h30 - D : 19.3, Seoul A : 19.3 - 14h26 - D : 22.3 - 7h15 (2), Tokio 22.3 - 15h05.

(1) retardé par le mauvais temps.

(2) les aviateurs sont gardés à vue dès leur atterrissage sous prétexte d'avoir survolé une zone interdite par les autorités japonaises.

Retour : Tokio 26.3 - 7h08, Osaka A : 26.3 - 10h15 - D : 27.3 - 7h18, Seoul, Pékin 30.3, Nankin 30.3, Shanghai A : 30.3 - 17h - D : 31.3, Jaipur 12.4, Karachi 13.4, Djask 14.4, Bagdad 15.4, Alep 16.4, Brindisi 17.4, Marseille 18.4, Paris 19.4.

### C - Courrier

Nous ne connaissons que du courrier officieux rapporté de Shanghai pour Paris. Ces correspondances, affranchies à 1,50 Fr avec des timbres-poste français, auraient été postées à l'arrivée en France et sont pour la plupart signées des 2 pilotes.

## 04.01.1932 : FRANCE - INDOCHINE et retour

Partis pour battre le record de vitesse sur Hanoï-Paris détenu par COSTES et BELLONTE depuis 1929, les aviateurs couvrent le parcours en 3 jours, 4 heures et 45 minutes, gagnant ainsi leur pari en améliorant le précédent record de 31 heures.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 330 R2 immatriculé F. AKEZ

Equipage : Pilote CODOS (Chef Pilote Adjoint à Air Union), Navigateur ROBIDA

### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 4.1 - 12h15, Marseille A : 4.1 - 15h12 - D : 5.1 - 5h35, Athènes A : 5.1 - 17h - D : 6.1 - 9h15, Alep A : 6.1 - 14h ; D : 7.1, Bassorah A : 7.1 - D : 8.1, Djask 8.1, Karachi A : 8.1 - D : 9.1, Calcutta A : 9.1 - 17h - D : 10.1, Bangkok A : 10.1 - 18h, D : 11.1 - 8h20, Hanoï 11.1 - 15h.

Retour : Hanoï 21.1 - 6h40, Calcutta A : 21.1 - 16h45 - D : 19h38, Karachi 22.1 - 8h05/11h15, Bassorah 22.1 - 21h/23h20, Athènes 23.1 - 12h20/13h10, Rome 23.1 - 18h/19h30, Marseille 23.1 - 22h10/23h55, Paris 24.1 - 3h50.

### C - Courriers

Si à l'aller l'équipage n'a emporté aucun courrier, au retour les services postaux d'Indochine lui confient des dépêches postales formées par le bureau de Hanoï R.P. La presse locale du 18.1 publie le communiqué suivant :

"CODOS et ROBIDA emporteront du courrier. Une dépêche d'objets de correspondances ordinaires et recommandés pour "Paris P.L.M Avion" sera confiée, par le bureau de Hanoï R.P., aux aviateurs devant quitter Hanoï le 21 courant. L'heure de l'envol n'ayant pu être précisée, les correspondances portant la mention "Avion Codos et Robida", déposées en Cochinchine, seront acheminées sur Hanoï par l'accélééré partant lundi 18.1 à 19h30 aux risques et périls des expéditeurs.

## Affranchissement :

- taxe postale : 6 cents jusqu'à 20 grammes
- surtaxe aérienne : 60 cents par 10 grammes
- surtaxe "accélééré" (courrier de la Cochinchine) : 5 cents jusqu'à 20 grammes.

## Dernières levées :

à Saïgon Central : recommandés 18.1 - 17h30  
ordinaires 18.1 - 19h

à Hanoï R.P. : recommandés 20.1 - 21h  
ordinaires 20.1 - 24h

Le courrier déposé à Hanoï R.P. est revêtu d'une griffe spéciale sur 3 lignes en noir (GR n° 12 page 29 figure 10)

Certains plis portent en plus une griffe en noir sur 2 lignes "Par Avion/Hanoï-Paris" (GR n° 14 page 29), destinée en principe à remplacer l'étiquette habituelle "Par Avion". En fait on trouve souvent des plis portant à la fois cette griffe et l'étiquette.

- Hanoï 20.1 - Paris 24.1

25 kg

Le courrier posté à Saïgon, parvenu à Hanoï le 21.1 à 7h20, après le départ de l'avion, reçoit les griffes "Après le départ" et "Saïgon-Marseille". Il est retourné à Saïgon et embarqué sur l'avion régulier d'Air Orient du 29.1 (Fokker PH-AGX, équipage DELAUNAY, HENNEQUIN, KNOCKAERT). Arrivée à Marignane le 11.2.

- Saïgon 18.1 - France 11.2 et jours suivants.

### 01.04.1933 : PARIS - TOKIO et retour

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Farman n° 291, baptisé "JOE II"  
Equipage : Pilote Maryse HILSZ, Mécano LEMAIRE

#### B - Itinéraire

Aller : Le Bourget 1.4 - 6h05, Brindisi A : 1.4 - 15h45 - D : 2.4, Athènes A : 2.4 - D : 3.4, Bassorah A : 3.4 - D : 4.4, Karachi - A : 4.4 - D : 5.4 - 6h45, Calcutta A : 5.4 - 17h15 ; D : 6.4 - 6h, Vientiane A : 6.4 - 18h - D : 7.4 - 7h, Hanoï A : 7.4 - 10h20 - D : 13.4 - 11h30 (1), Hongkong A : 13.4 - D : 14.4 - 6h, Shanghai : 14.4 - 15h - D : 15.4 - 6h40, Seoul A : 15.4 - 18h - D : 16.4 - 7h25, Tokio 16.4 - 16h48.

(1) le trajet Paris-Hanoï, soit 11050 km, est parcouru en 5 jours, 20 heures, 13 minutes, ce qui constitue un record.

Retour : Tokio 23.4, Seoul A : 23.4 - D : 26.4 (1), Pékin A : 26.4 - 15h45 - D : 27.4, Shanghai A : 27.4 - D : 29.4 7h, Hongkong A : 29.4 - 16h30 - D : 1.5 (2), Hanoï A : 1.5 - 15h20 - D : 2.5, Saïgon A : 2.5 - D : 5.5, Rangoon, Allahabad, Karachi, Bouchir, Alep A - D : 12.5, Brindisi A : 12.5 ; D : 13.5 - 3h40, Lyon 13.5 (3), Romilly A : 13.5 - 18h15 ; D : 14.5 - 9h30 (3), Le Bourget 14.5.

(1) départ retardé par le mauvais temps.

(2) parti le 30.4 à 7h30, l'avion revient à Hongkong après quelques heures de vol.

(3) retardé par une brume très dense Maryse HILSZ doit faire des escales imprévues à Lyon et Romilly.

#### C - Courriers

De ce long voyage il ne reste que peu de témoins.

A l'aller un faible courrier est embarqué à Calcutta pour Rangoon où, contrairement aux prévisions, l'avion ne fera pas escale. Ces correspondances, qui ne paraissent pas avoir été travaillées par les postes indochinoises (pas de marques d'arrivée ou de départ), sont retournées à Calcutta par l'avion d'Air Orient quittant Saïgon le 16.4.

Dès leur arrivée un 1er timbre à date oblitère les timbres-poste et un 2me est frappé au verso le jour de

leur remise aux expéditeurs. Outre ces marques postales les plis portent :

- une étiquette de couleur blanche agrémentée de la silhouette d'un éléphant (fig n° 11 page 29).
- une griffe sur 3 lignes apposée au retour à Calcutta tendant à authentifier l'acheminement d'un courrier, peu convaincant comme témoin de ce vol (GR n° 14 page 29).

Au retour nous avons connaissance au moins d'un pli originaire de Tien-Tsin pour Saïgon et d'un autre posté à Tokio pour Paris.

- Calcutta (Rangoon) via Hanoï : 21.4 sur les timbres poste  
22.4 au verso 90 plis
- Tien-Tsin (Pékin) - Saïgon 2.5 (1)
- Tokio 22.4 - Paris 15.5 (1)

(1) ces plis sont signés par Maryse HILSZ.

### 26.01.1934 : PARIS - TOKIO et retour

Voyage entrepris dans le but de présenter l'appareil, un Bréguet version militaire, aux autorités militaires d'Orient et d'Extrême-Orient.

#### A - Appareil et Equipage

Appareil : Bréguet 330 R2 moteur Hispano, immatriculé F. AKFM et baptisé "JOE III".  
Equipage : Pilote Maryse HILSZ, Mécano PRAX

#### B - Itinéraire

Aller : Villacoublay 26.1, Marseille A : 26.1 - D : 27.1, Arsous, Alep, A : 31.1 - D : 7.2 (1), Calcutta, Saïgon A : 17.2 - D : 24.2, Hué A : 24.2 - D : 25.2, Hanoï A : 25.2 - D : 27.2-10h40, Hongkong A : 27.2 - 17h - D : 1.3, Swatow A : 1.3 - D : 2.3, Shanghai A : 2.3 - D : 4.3 (2), Tsan-Sao A : 4.3 - D : 5.3 (3), Seoul A : 5.3 - D : 6.3, Tokio 6.3.

(1) arrêt pour réparation de l'appareil endommagé par la tempête rencontrée en Méditerranée.

(2) départ retardé par le mauvais temps.

(3) escale forcée par suite du mauvais temps.

Retour : Tokio 20.3, Seoul A : 20.3 - D : 24.3 (1), Pékin A : 24.3 - 18h - D : 29.3 - 8h40, Shanghai A : 29.3 - D : 4.4 - 9h20, Nankin A : 4.4 - D : 6.4, Hong Kong A : 6.4 - D : 7.4 - 10h40, Fort Bayard A : 7.4 - 16h20 - D : 10.4, Hanoï A : 10.4 - D : 17.4 - 10h30, Saïgon A : 17.4 - 17h30 - D : 23.4 - 6h15, Akyab A : 23.4 - 17h30 - D : 24.4, Karachi A : 24.4 - D : 26.4, Haditha A : 26.4 - 16h - D : 27.4 - 2h10, Deiz el Zoor 27.4, Brindisi A : 27.4 - D : 28.4 5h, Marseille 28.4 - 12h15/13h15, Le Bourget 28.4 - 16h40.

(1) départ prévu le 23.3 remis au 24, par suite du mauvais temps

**COURRIER ACCIDENTÉ**

GR4

**PREMIER VOYAGE  
POSTAL PAR AVION  
INDOCHINE FRANCE**

GR5

**VOL PARIS-TOKYO  
RIGNOT-ARRACHART  
SECTION: CANTON-SHANGHAI  
POSTE AÉRIENNE SPÉCIALE**

GR6

**PAR AVION**

GR7

**VOYAGE  
RETOUR RECORD DISTANCE  
COSTES-BELLONTE  
OCT. NOV. 1929**

CS1

**COURRIER ACCIDENTÉ**

GR8

**Liaison Aérienne GIRIER-WEISS  
avec PONDICHÉRY  
sur BRÉGUET-HISPANO  
par les Escales de TUNIS, BENGASI  
ALEXANDRIE BAGDAD, BOUCHIR, KARACHI**

GR10

GR9

**Liaison Aérienne  
GIRIER-WEISS  
avec l'INDE FRANCAISE**

**Retour  
Raid GOULETTE  
LALOUETTE**

GR11

**PREMIÈRE LIAISON POSTALE AÉRIENNE PARIS-SAÏGON**

EQUIPAGE :  
MARCEL GOULETTE  
MARCEL LALOUETTE

18



Monsieur Le  
Capitaine M. GOULETTE

figure 9



## C - Courriers

En principe l'aller est non postal.

Au retour le très faible courrier transporté de Seoul à Pékin, et destiné, en partie à Tien Tsin, constitue le seul témoin de ce raid.

- Seoul (1) 17.3 - Pékin 27.3
- Seoul 17.3 - Pékin 27.3 - Tien Tsin 28.3 (2) 10 plis

(1) le timbre à date porte les noms utilisés à l'époque pour Seoul : KEIJO, et la Corée : CHOSEN.  
 (2) la date du 28.3 mentionnée dans le cachet de Tien Tsin est en caractère chinois.

Sur certains plis adressés à Tien Tsin on note en plus de l'affranchissement de départ :

- un timbre poste chinois oblitéré à date de Pékin.
- le cachet "Liberté assise" du Consulat de France de Tien Tsin.

### 25.10.1936 : COURSE PARIS - SAIGON - PARIS

Considérée comme une épreuve d'entraînement au tour du monde que l'Aéro Club de France a l'intention d'organiser pour 1937, cette course de vitesse a lieu sur le parcours Paris-Saïgon-Paris. Elle est ouverte aux appareils terrestres ayant satisfait aux conditions fixées par le règlement de la course. Au sein de cette épreuve est organisée une course de vitesse handicap réservée aux appareils de transport.

#### A - Appareils et Equipages

Sur 8 équipages inscrits, 3 prennent réellement le départ le 25 octobre.

- ARNOUX, JAPY, MICHELETTI sur bimoteur Caudron Renault "Goéland".
- DETROYAT, DURMON, AGNUS, DESEIGNE sur bimoteur Bréguet 470 T "Fulgur".
- CHALLE, BRIL, HENRY sur bimoteur Caudron Renault "Goéland".

#### B - Itinéraire

Le règlement impose aux équipages de se faire contrôler aux escales suivantes :

Aller : Paris, Bagdad, Allahabad, Saïgon  
 Retour : Saïgon, Allahabad, Bagdad, Le Caire, Paris.

Malgré la valeur des équipages et le matériel de qualité, sans doute préparé trop hâtivement, aucun d'entre eux ne peut parvenir jusqu'à Saïgon.

Le premier capote à l'atterrissage à Karachi, le 2<sup>me</sup> abandonne près de Bouchir à la suite d'une rupture de canalisation d'huile, enfin le 3<sup>me</sup> doit abandonner à l'escale de Bassorah.

L'équipage ARNOUX, JAPY, MICHELETTI, qui seul a emporté un courrier témoin, effectue son vol selon l'horaire suivant :

- Le Bourget 25.10 - 6h02, Athènes 25.10 - 15h55/16h50, Bagdad 26.10 - 0h48/1h45, Karachi 26.10 - 13h.

#### C - Courrier

- Le Bourget Port Aérien 25.10 - 5h - Karachi Air 26.10 278 plis (CS 2 figure n°12 page 29)

On note sur ce courrier :

- que le timbre à date d'arrivée est apposé sur un timbre-poste des Indes anglaises.
- la présence au recto d'une griffe sur 2 lignes "Voyage interrompu / le 26.10.1936 à Karachi (GR n°15) (fig. n° 12 page 29)

## 20.01.1937 : PARIS - TOKIO

3<sup>me</sup> tentative de liaison Paris-Tokio en moins de 100 heures. Les précédentes effectuées par JAPY le 15 novembre 1936, par DENIS et PERAUD le 8 décembre 1936 n'étaient pas postales.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Caudron Renault "Simoun".  
Equipage : Pilote DORET, Mécano MICHELETTI

### B - Itinéraire

Paris 20.1 - 6h36, Brindisi 20.1, Le Caire A : 20.1 - 22h30 - D : 21.1, Bassorah 21.1, Karachi  
A : 21.1 - 23h25 - D : 22.1, Allahabad 22.1, Akyab A : 22.1 - D : 23.1, Hanoï 23.1 - 5h51 / 7h54.....

Aussitôt après son départ de Hanoï l'équipage rencontre un très mauvais temps qui l'oblige à faire un atterrissage sur un îlot à 200 km de Hanoï (entre Tien Yen et Moncay). Le raid est interrompu. DORET et MICHELETTI rentrent en France par l'avion d'Air France quittant Hanoï le 30.1.

### C - Courrier

- Le Bourget Aviation 20.1 - 6h - Hanoï 23.1 15 plis

Certains plis portent en place d'adresse la relation succincte du vol, rédigée de la main de DORET.

## 22.05.1937 : PARIS - TOKIO

5<sup>me</sup> essai de liaison en moins de 100 heures. C'est la deuxième fois que cet équipage tente d'atteindre Tokio dans les délais exigés. Une 4<sup>me</sup> tentative, effectuée par l'équipage DENIS et LIBERT, à partir du 23 février 1937, s'est soldée par un échec.

### A - Appareil et Equipage

Appareil : Caudron Renault "Simoun".  
Equipage : Pilote DORET, Mécano MICHELETTI.

### B - Itinéraire

Le Bourget 22.5 - 5h05, Athènes 22.5 - 14h55 / 15h50, Bagdad 23.5 - 0h40 / 2h05, Karachi 23.5 - 12h05 / 13h, Allahabad A : 23.5 - 20h15 - D : 24.5 - 0h15, Vientiane 24.5, Hanoï 24.5 - 14h55 / 17h10, Fort Bayard A : 24.5 - 20h19 - D : 25.5 (1), Shanghai 26.5 - 1h37 / 4h27 (2).....

(1) escale plus longue que prévue par suite du mauvais temps.

(2) l'appareil, qui a quitté Shanghai après près de 3 heures d'arrêt et remplacement d'un pneu éclaté, fait un atterrissage forcé dans l'île de Shikaku (Japon) à 500 km de Tokio. L'avion est détruit et l'essai est à nouveau un échec.

Il n'y aura plus d'essai de liaison française vers le Japon jusqu'au 24 novembre 1952, date de l'ouverture officielle de la ligne régulière d'Air France.

### C - Courriers

Le très faible courrier témoin transporté est constitué de plis à destination de Shanghai et de Tokio. Pour certains, l'adresse est remplacée par une relation succincte du raid, écrite et signée par le Pilote DORET.

- Le Bourget Aviation 22.5 - 6h - Shanghai 26.5  
- Le Bourget Aviation 22.5 - 6h - Tokio 26.5 15 plis

Les timbres à date de Shanghai et de Tokio respectivement un timbre-poste chinois et japonais.

**29.05.1939 : PARIS - SAIGON**

Tentative contre le record de vitesse.

A - Appareil et Equipage

Appareil : Caudron Renault "Simoun".  
Equipage : Pilote Gilbert DENIS.

B - Itinéraire

Le Bourget (29.4), Athènes, Bagdad, Karachi (1.5)...

Poursuivant son vol après avoir parcouru près de 8.000 km en 29h50 DENIS, frappé d'insolation, fait un atterrissage en catastrophe à 100 km de Calcutta et doit interrompre sa tentative.

C - Courrier

- Le Bourget Port Aérien 29.4 - 18h - Saïgon Central 30.5 - 4h30(1)

(1) cette date correspond à celle du retour, aux expéditeurs français, du courrier parvenu à Saïgon et réexpédié en France par les voies ordinaires.





GR 12 GR 13 figure 10



figure 11



GR 14



GR 15 figure 12

CS 2

CHAPITRE II

**LES ESSAIS  
1926 - 1929**

**Sur l'itinéraire  
MARSEILLE - BEYROUTH**

## ESSAIS 1926 / 1929 sur l'itinéraire méditerranéen MARSEILLE - BEYROUTH

NOGUES, qui vient de quitter la CIDNA (ex Franco-Roumaine), entre à la Compagnie des Messageries Transaériennes pour se consacrer totalement à son grand dessein, la création d'une ligne entièrement française vers l'Indochine et la Chine.

C'est avec l'aide d'une petite équipe de navigants et techniciens que les essais sur l'itinéraire Marseille-Beyrouth commencent lentement, difficilement. Mais rien n'arrête NOGUES, et à chacune de ces liaisons souvent perturbées, retardées, quelquefois interrompues dangereusement, il prend contact avec les autorités locales et étudie minutieusement les sites qui deviendront ultérieurement les bases et les escales de la future ligne. Il ne néglige pas, par ailleurs, les questions de sécurité et c'est ainsi qu'il fait procéder à des expériences de radio en vol, testant le matériel disponible sur le marché afin de retenir le plus performant capable de maintenir en tout temps le contact entre les équipages en vol et les bases terrestres de la Cie.

Les essais commencés en août 1926 aboutissent le 6 juin 1929 à l'ouverture officielle de la ligne Marseille-Beyrouth.

## 1926

NOGUES, qui est allé prendre livraison d'un hydravion Schreck à Argenteuil, quitte St Raphaël le 30.8 en vue d'un voyage vers Athènes. Ce premier essai, effectué en compagnie du mécano MORIN, se termine prématurément. Tombé en panne quelques heures après le décollage, l'équipage est recueilli au large de la Corse par un navire norvégien qui prend l'appareil en remorque.

### 24.11.1926 : Marseille - Athènes

Commencé fin novembre, ce 2<sup>me</sup> voyage de 1926 a plus de succès malgré les nombreux incidents qui retardent le vol de retour. Il constitue le premier essai réel Marseille-Athènes.

#### A Itinéraire

Aller : Istres 24.11, St Raphaël A : 24.11 - D : 30.11, Ortobello 30.11, Naples A : 30.11 - D : 1.12, Corfou A : 1.12 - D : 2.12, Athènes 2.12.

Retour : Athènes 6.12, Golfe de Patras (a), Corfou A : 7.12 - D : 21.12 (a), Raguse (Dubrovnik) A : 21.12 - D : 8.1.27 (b), Pol 10.1, Venise A : 10.1 - D : 18.1 (c), Gènes A : 18.1 - D : 26.1 (d), St Raphaël A : 26.1 - D : 1.2, Istres 1.2.

(a) GIRARD est blessé à la jambe à l'amerrissage dans le Golfe de Patras. Soigné à Corfou, son rétablissement contraint NOGUES à un arrêt prolongé.

(b) profitant de son séjour, NOGUES effectue un vol Raguse-Bouches de Cattaro et retour au cours duquel il rend visite à l'Amirauté et présente son appareil aux pilotes yougoslaves.

Avant de pouvoir poursuivre son voyage, NOGUES doit réparer les dégâts qu'à subi l'hydravion au mouillage après avoir rompu ses amarres au cours d'une forte tempête.

(c) par suite d'un brouillard très épais NOGUES se pose au large et attend pendant 7 heures de pouvoir entrer au port.

(d) l'appareil doit affronter une mer démontée. L'équipage, soupçonné d'espionnage, est gardé à vue.

#### B) Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Schreck n° 21 immatriculé F. AIFF (déjà utilisé lors du vol du 30.8).

Equipage : Pilote NOGUES, Mécano-radio GIRARD

Ces 2 premiers essais, effectués dans des conditions difficiles, n'ont pas fait l'objet d'un transport de courrier.

# 1927

C'est au cours de cette année que la Cie "Air Union Lignes d'Orient" (A.U.L.O), récente dénomination des "Messageries Transaériennes", commence réellement ses essais. Elle est du reste stimulée par la subvention promise par le Gouvernement si elle accomplit avec succès de septembre à décembre :

- 2 voyages La Ciotat - Bastia et retour
- 3 voyages La Ciotat - Athènes et retour
- 1 voyage La Ciotat - Beyrouth et retour

Malgré des conditions atmosphériques très défavorables, ces liaisons, à l'exception d'une vers Athènes, sont réalisées dans les délais et la Cie se voit attribuer la subvention.

## Courriers

Les informations à ce sujet sont extrêmement rares, sinon inexistantes. On peut toutefois penser que du courrier a été officieusement confié aux équipages. Il est en revanche à peu près certain que le public n'a pas été informé et qu'il ne peut s'agir que, soit de correspondances prélevées sur du courrier ordinaire et transportées sans surtaxe, soit de plis témoins, également sans surtaxe, déposés exclusivement par l'administration des P.T.T. et la Cie exploitante. L'identification de ces courriers reste toujours difficile et pour certains les écarts entre les dates de départ et d'arrivée ne sont pas tels qu'ils puissent servir de preuves évidentes.

### 8.9.1927 : LA CIOTAT - ATHÈNES 2<sup>me</sup> essai (1<sup>er</sup> de 1927)

#### A) Itinéraire

Aller : La Ciotat 8.9, Naples A : 8.9 - D : 10.9, Corfou A : 10.9 - D : 11.9, Athènes 11.9

Retour : Athènes 13.9, Corfou A : 13.9 - D : 15.9 - 6h, Naples 15.9 - 10h/12h45, La Ciotat 15.9 - 18h

#### B) Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIFO

Equipage : Pilote NOGUES, Mécano MORIN, Radio SCOTTO (??)

#### C) Courrier

- Marseille 7.9 - Athènes 11.9 (inconnu)

### 5.10.1927 : LA CIOTAT - BEYROUTH (1<sup>er</sup> essai)

#### A) Itinéraire

Aller : La Ciotat 5.10 - 6h15, Naples A : 5.10 - D : 6.10, Corfou A : 7.10 - D : 10.10 (1), Athènes A : 10.10 - D : 15.10, Castelrosso A : 15.10 - D : 16.10, Beyrouth 16.10.

(1) l'équipage doit attendre l'envoi d'une hélice pour remplacer celle rendue inutilisable par l'effet de la pluie.

Retour : Beyrouth 21.11 (1), Famagouse (Chypre) A : 21.11 - D : 22.11, Castelrosso A : 22.11 - D : 23.11, Amorgos A : 23.11 - D : 24.11, Athènes 24.11, Corfou A : 24.11 - D : 25.11, La Ciotat: 26.11.

(1) un vol Beyrouth-Famagouse a eu lieu à l'aller le 20 octobre, au retour le 24.

#### B) Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIFO

Equipage : Pilote NOGUES, Mécano MORIN, Radio GIRARD

## C - Courriers

- France 4.10 et jours précédents - Castelrosso 15.10 (en principe courrier militaire destiné aux marins embarqués sur l'avis "Béthune" encré à Castelrosso).
- La Ciotat 4.10 - Beyrouth 16.10 (inconnu).

**10.12.1927 : LA CIOTAT - ATHÈNES 3me essai (2me de 1927)**

## A) Itinéraire

Aller : La Ciotat 10.12, Naples A : 10.12 - D : 11.12, Corfou A : 11.12 - D : 14.12, Athènes 14.12.

Retour : Athènes 16.12, Corfou A : 16.12 - D : 22.12, Naples 22.12 (1).

(1) accidenté à l'amarre dans le port de Naples, l'appareil est abandonné.

## B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIFO.

Equipage : Pilote NOGUES, Mécano ALARI, Radio GIRARD

## C - Courriers

- La Ciotat 10.12 - Athènes 14.12 (inconnu).
- Athènes 15.12 - France 2.1.28 (1)

(1) après l'accident le courrier a été transporté par bateau, le 2 janvier serait la date probable de sa distribution en France.

**1928**

Les essais reprennent dès août, et jusqu'en décembre, 7 voyages Marseille-Beyrouth et retour seront effectués avec, pour la plupart, une plus grande régularité que précédemment.

Comme pour les liaisons de 1927, il semble bien que les services postaux continuent à confier du courrier aux appareils effectuant ces voyages, sans que ce mode de transport fasse l'objet d'une publicité quelconque et sans qu'il soit réclamé une surtaxe aérienne.

**13.8.1928 : LA CIOTAT - BEYROUTH 2me essai**

## A - Itinéraire

Aller : La Ciotat 13.8 - 11h56, Bastia A : 13.8 - D : 14.8, Naples 14.8, Corfou 14.8, Athènes A : 14.8 - D : 15.8, Castelrosso A : 15.8 - D : 16.8, Beyrouth 16.8 - 10h45.

Retour : Beyrouth 19.8 - 4h40, Castelrosso 19.8, Athènes 19.8, Corfou A : 19.8 - D : 20.8, Naples 20.8, Bastia 20.8, La Ciotat 20.8 - 19h20.

## B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore n° 3 immatriculé F. AIPA.

Equipage : 1er Pilote NOGUES, 2me Pilote GIRAUD, Mécano ROUX, Radio COUPIAT.

## C) Courrier

- La Ciotat 13.8 - Beyrouth 16.8 (inconnu)

### 30.8.1928 : LA CIOTAT - BEYROUTH 3<sup>me</sup> essai

#### A - Itinéraire

Aller : La Ciotat 30.8 - 8h05, Bastia 30.8, Naples A : 30.8 - D : 31.8, Corfou 31.8, Athènes A : 31.8 - D : 1.9, Castelrosso 1.9, Beyrouth 1.9 - 15h10.

Retour : Beyrouth 6.9 - 5h, Castelrosso 6.9, Athènes A : 6.9 - D : 7.9, Corfou 7.9, Naples 7.9, Bastia A : 7.9 - D : 8.9, La Ciotat 8.9 - 10h35.

#### B) Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore n° 3 immatriculé F. AIPA

Equipage : Pilote GIRAUD, Copilote COROUGE (1), Mécano ROUX, Radio COUPIAT

(1) *COROUGE reconnaît la ligne*

#### C - Courrier

- La Ciotat 30.8 - Beyrouth 1.9 (inconnu)

### 10.9.1928 : MARSEILLE - BEYROUTH 4<sup>me</sup> essai

#### A - Itinéraire

Aller : La Ciotat 10.9, Bastia 10.9), Naples 10.9, Corfou A : 10.9 - D : 11.9, Athènes A : 11.9 - D : 12.9, Castelrosso 12.9, Beyrouth 12.9.

Retour : Beyrouth 20.9, Castelrosso 20.9, Athènes A : 20.9 - D : 22.9, Corfou A : 22.9 - D : 22.9, Naples A : 22.9 - D : 23.9, Bastia, La Ciotat 24.9.

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIFO

Equipage : Pilote NOGUES, Mécano ICHE, Radio DEDEBANT.

Passager : Colonel FAURE

#### C - Courrier

- La Ciotat 10.9 - Beyrouth 12.9 (inconnu)

*NOTA* : Avant de rentrer en France, NOGUES effectua, le 15.9, un vol d'étude Beyrouth - Tripoli d'Asie Allexandrette et retour.

### 25.9.1928 : MARSEILLE - BEYROUTH 5<sup>me</sup> essai

#### A - Itinéraire

Aller : La Ciotat 25.9, Naples A : 25.9 - D : 26.9, Corfou 26.9, Athènes A : 26.9 - D : 27.9, Castelrosso 27.9, Beyrouth 27.9.

Retour : Beyrouth 2.10, Castelrosso 2.10, Athènes A : 2.10 - D : 3.10, Corfou 3.10, Naples A : 3.10 - D : 9.10 (1), La Ciotat 9.10.

(1) *l'appareil effectue un 1<sup>er</sup> départ le 4.10. Ayant grillé un piston du moteur central l'équipage revient à Naples et doit attendre les pièces de rechange venant de France avant de pouvoir réparer et repartir le 9.10.*

## B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIPA  
 Equipage : Pilote GIRAUD, Mécano ROUX, Radio LE DUFF

## C - Courrier

- La Ciotat 25.9 - Beyrouth 27.9 (inconnu)

**24.10.1928 : MARSEILLE - BEYROUTH 6me essai**

## A - Itinéraire

Aller : La Ciotat 24.10, Naples A : 24.10 - D : 25.10, Corfou A : 25.10 - D : 26.10, Athènes 26.10, Castelrosso A : 26.10 - D : 27.10, Beyrouth 27.10.

Retour : Beyrouth 1.11, Castelrosso 1.11, Athènes A : 1.11 - D : 2.11, Corfou 2.11, Naples A : 2.11 - D : 3.11, Ostia A : 3.11 - D : 4.11, Bastia A : 4.11 - D : 5.11, Marignane 5.11.

## B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIPA  
 Equipage : Pilote GIRAUD, Mécano ROUX, Radio LE DUFF

## C - Courrier

- La Ciotat 24.10 - Beyrouth 27.10 (inconnu).

**13.11.1928 : MARSEILLE - BEYROUTH 7me essai**

Ce voyage, effectué au cours d'une période de très mauvais temps, oblige l'Equipage à une navigation périlleuse et à des arrêts imprévus et souvent très longs. Au retour l'appareil doit amerrir et est abandonné en pleine mer.

## A - Itinéraire

Aller : Marignane 13.11, Bastia A : 13.11 - D : 14.11, Naples A : 14.11 - D : 15.11 (1), Corfou 15.11, Patras A : 15.11 - D : 16.11 (2), Athènes A : 16.11 - D : 17.11(3), Castelrosso A : 17.11 - D : 19.11 (4), Beyrouth 19.11.

(1) un essai de départ a eu lieu le 14.11 (vol aller et retour de 3h50).

(2) la visibilité, très mauvaise, oblige l'équipage à amerrir dans le Golfe de Patras et à y passer la nuit.

(3) après un vol aller et retour de 3h le 16.11, l'équipage, aux prises avec le mauvais temps en Mer Egée, revient à Athènes pour ne repartir que le lendemain 17.11.

(4) le mauvais temps, qui continue de sévir sur tout l'itinéraire, oblige l'équipage à passer la nuit à Castelrosso. Il attend en vain une amélioration le 18.11 et ne peut rallier Beyrouth que le 19.11.

Retour : Beyrouth 25.11(1), Castelrosso A : 25.11 - D : 27.11(2), Athènes A : 27.11 - D : 30.11 (3), Corfou A : 30.11 - D : 1.12, Cotrone A : 1.12 - D : 7.12 (4), Naples A : 7.12 - D : 9.12 (5), Porto Vecchio 9.12 (6).

(1) l'arrêt à Beyrouth est mis à profit pour réviser l'appareil, mis durement à l'épreuve par le mauvais temps essuyé au cours du vol aller. Retardé, pour effectuer cette révision, le décollage, prévu pour le 24.11, n'a lieu effectivement que le 25.11.

(2) départ retardé par suite du mauvais temps.

(3) la tempête persistant, l'appareil à l'encrage est dressé par le vent et s'échoue sur la plage. La réparation retarde le départ au 30.11.

(4) arrêt prolongé et forcé par suite d'une panne de moteur et la nécessité d'une réparation suivie d'une révision poussée.

(5) certaines réparations, impossibles à effectuer à Cotrone, sont menées à bien à Naples, base qui possède l'outillage indispensable.

(6) après de multiples incidents surmontés avec ténacité par l'équipage, survient en pleine mer la panne d'essence, à la suite d'une consommation exceptionnelle due au fort vent qu'affronte l'appareil depuis plusieurs heures. Les aviateurs attendent 40 heures avant d'être recueillis près des Bouches de Bonifacio par le torpilleur "Simoun". L'avion est abandonné. Le courrier ne peut être récupéré.

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIPA  
 Equipage : Pilote GIRAUD, Mécano ROUX, Radio LE DUFF

#### C - Courrier

- Marignane 13.11 - Beyrouth 19.11 (inconnu).

### 20.11.1928 : MARSEILLE - BEYROUTH 8<sup>me</sup> essai

#### A - Itinéraire

Aller : Marignane 20.11, Naples A : 20.11 - D : 21.11, Corfou A : 21.11 - D : 22.11, Athènes A : 22.11 - D : 23.11, Castelrosso A : 23.11 - D : 24.11, Beyrouth 24.11.

Retour : Beyrouth 29.11, Castelrosso A : 29.11 - D : 30.11, Athènes 30.11, Corfou A : 30.11 - D : 10.12 (1), Naples, Marignane 19.12.

(1) le mauvais état de l'appareil nécessite une remise en état à l'escale de Corfou. Réparé vers le 10.12, il participe aux recherches du Météore F. AIPA en perdition depuis le 9.12, et ne rentre à Marignane que le 19.12 (voir le vol d'essai n° 7).

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIFO  
 Equipage : Pilote COROUGE, Mécano ICHE, Radio COUPIAT

#### C - Courrier

- Marignane 19.11 - Beyrouth 24.11 (inconnu).

## 1929

C'est enfin l'année des réalisations commerciales. D'ultimes voyages d'essai, à raison d'un par mois de janvier à mai, sont prévus avant l'inauguration, le 6 juin, de la ligne Marseille - Beyrouth par NOGUES. On notera cependant que le 1<sup>er</sup> voyage débute fin décembre 1928, et que celui d'avril ne paraît pas avoir eu lieu.

### 26.12.1928 : MARSEILLE - BEYROUTH 9<sup>me</sup> essai

NOGUES impatient, commence sa dernière campagne d'essais avant la naissance de l'année 1929.

#### A - Itinéraire

Aller : Marignane 26.12.1928, Bastia A : 26.12 - D : 28.12, Naples A : 28.12 - D : 30.12, Corfou A : 30.12 - D : 6.1.29, Athènes A : 6.1 - D : 12.1, Castelrosso A : 12.1 - D : 13.1, Beyrouth 13.1.

Retour : Beyrouth 27.1, Castelrosso A : 27.1 - D : 28.1, Athènes A : 28.1 - D : 29.1, Corfou A : 29.1 - D : 30.1, Naples A : 30.1 - D : 31.1, Marignane 31.1.

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion ?

Equipage : Pilote ? , Mécano ? , Radio COUPIAT

C - Courrier

- Marignane 25.12.28 - Beyrouth 13.1.29 (inconnu).

### 20.2.1929 : MARSEILLE - BEYROUTH 10me essai

A - Itinéraire

Aller : La Ciotat 20.2, Bastia A : 20.2 - D : 21.2, Naples A : 21.2 - D : 22.2, Corfou A : 22.2 - D : 24.2, Le Pirée A : 24.2 - D : 20.3 (1), Castelrosso 21.3, Beyrouth 21.3.

(1) *l'appareil fait un amerrissage forcé à Néo-Phaléron à proximité du Pirée. La remise en ordre de marche des 2 moteurs nécessite un arrêt prolongé.*

Retour : Beyrouth 4.4 (1), Castelrosso, Corfou A : 7.4 - D : 8.4 (2), Naples A : 8.4 - D : 10.4, La Ciotat 10.4.

(1) *des essais de décollage ont lieu sans succès du 27.3 au 3.4 ; l'appareil arrive enfin à prendre le départ après le déchargement du courrier, alors confié aux services d'acheminement habituels.*

(2) *l'équipage semble avoir eu de nouvelles difficultés à surmonter sans qu'il soit possible de préciser lesquelles. Dans le même temps, NOGUES, qui se dirige également vers Naples (voir 11me voyage), mais à des vitesses et altitudes différentes, souhaite bonne chance, par radio, à l'équipage.*

B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Météore immatriculé F. AIFO

Equipage : Pilote COROUGE, Mécano PATARD, Radio BODIQU

C - Courrier

- La Ciotat 20.2 - Beyrouth 22.3 (inconnu).

### 5.3.1929 : MARSEILLE - BEYROUTH 11me essai

A - Itinéraire

Aller : Marignane 5.3, Bastia A : 5.3 - D : 6.3, Naples A : 6.3 - D : 7.3, Corfou A : 7.3 - D : 8.3, Athènes A : 8.3 - D : 9.3, Castelrosso A : 9.3 - D : 10.3, Beyrouth 10.3.

Retour : Beyrouth 22.3, Castelrosso A : 22.3 - D : 23.3, Athènes A : 23.3 - D : 5.4, Corfou A : 5.4 - D : 8.4, Naples A : 8.4 - D : 10.4, Marignane 10.4.

B - Appareil et Equipage

Appareil : Cams 53 immatriculé A. AIQY

Equipage : Pilote NOGUES, Copilote WINCKLER, Radio GLOUX

C'est la première fois, semble-t-il, que l'hydravion Cams 53 est utilisé en ligne.

C - Courriers

- Marignane 5.3 - Naples 6.3
- Marignane 5.3 - Athènes 9.3
- Marignane 5.3 - Beyrouth 10.3 (1)

(1) *certains plis portent deux cachets spéciaux : celui de la Cie avec dans la couronne l'indicatif de l'hydravion, et un autre apposé à l'arrivée, précisant les dates de début et de fin de vol.*

## 1.5.1929 : MARIGNANE - BEYROUTH 12<sup>me</sup> essai

Dernier essai avant l'inauguration officielle du 6 juin 1929.

### A - Itinéraire

Aller : Marignane 1.5, Naples A : 1.5 - D : 2.5, Corfou 2.5, Athènes A : 2.5 - D : 3.5, Castelrosso 3.5, Beyrouth 3.5.

Retour : Beyrouth 7.5, Castelrosso 7.5, Athènes A : 7.5 - D : 8.5, Corfou 8.5, Naples A : 8.5 - D : 9.5, Marignane 9.5.

### B - Appareil et Equipage

Appareil : hydravion Cams 53 immatriculé F. AIQZ

Equipage : Pilote COROUGE, Mécano RICHARD, Radio THIBAUD

### C - Courriers

- Marignane 30.4 - Beyrouth 3.5 (1)
- Beyrouth 7.5 - Marseille 9.5

(1) cachet spécial à l'arrivée, de même type que celui utilisé lors du 1<sup>er</sup> voyage.



## CHAPITRE III

**HISTORIQUE des LIGNES**

**ayant contribuées à l'établissement  
de la LIGNE  
et enfin la constituant**

- 1. Marseille - Beyrouth 6.6.1929**
- 2. Damas - Bagdad 3.1.1930**
- 3. Saïgon - Bangkok 9.1929**
- 4. Damas - Saïgon (Hanoi) 17.1.1931**
- 5. France - Indochine et ses prolongements (5.5) 1932 - 1940**

## ORGANISATION TECHNIQUE DES DIFFÉRENTS TRONCONS DE LA LIGNE ET SON EVOLUTION

Les essais terminés, le premier tronçon de la future ligne France - Indochine est ouvert, tout d'abord au service postal, son objectif prioritaire, et progressivement au service commercial passagers et fret.

Avant d'aborder l'étude du service postal, il nous a semblé intéressant de porter un regard, même limité à l'essentiel, sur l'organisation des différents tronçons qui, créés successivement et au fur et à mesure que l'entreprise s'étoffait, ont, en définitif, constitués la ligne.

Avant d'entrer dans les détails, on retiendra l'objectif prioritaire de l'organisation mise sur pied : les différents tronçons doivent s'articuler le mieux possible entre eux pour autoriser une circulation rapide des courriers entre les points extrêmes de la ligne... et cependant chacun doit pouvoir garder assez d'indépendance et lui permettre ainsi de fonctionner de manière autonome en cas d'incident grave sur un autre tronçon.



## MARSEILLE - BEYROUTH

Tirant les enseignements recueillis au cours des essais effectués méthodiquement de 1927 à mai 1929, NOGUES inaugure, le 6 juin 1929, la ligne postale et commerciale Marseille-Beyrouth, qui s'étire sur 3200 km avec escales à Naples (Italie), Corfou, Athènes (Grèce), et Castelrosso (Egée). Hebdomadaire, dès le début, elle ne deviendra bihebdomadaire qu'en 1938.

Etant essentiellement maritime, l'itinéraire requière l'usage d'hydravions qui ont fait leurs preuves lors des essais et montré qu'ils étaient plus sûrs et plus fiables que des appareils terrestres sur un tel parcours.

Ses activités, passant du domaine expérimental à celui du commercial la Compagnie quitte La Ciotat, berceau de ses débuts, pour Marignane. Elle y ouvre ses nouveaux bureaux, installe sa base principale d'exploitation sur les bords de l'Etang de Berre et crée à l'Agneau, petite localité voisine, un centre d'entretien et de révision des moteurs. Pour la petite histoire notons que Pas des Lanciers, modeste station sur la voie ferrée Paris-Marseille, servira pendant plusieurs années de terminus pour les voyageurs d'Air Orient, venant de Paris, qui de là rejoignent l'aéroport sans transiter par Marseille.

L'organisation telle qu'elle apparaît dès les débuts de l'exploitation présente des constantes qui ne l'empêcheront pas de se modifier au fur et à mesure que l'expérience et la technique lui en donneront l'occasion. C'est ainsi que les vols sont effectués de jours, les escales de nuit ayant lieu à Corfou en été, à Naples et Athènes en période hivernale. Les équipages, dont la composition fait l'objet d'un soin tout particulier de la part de NOGUES, sont formés de 3 membres (Pilote, Mécano, Radio) choisis, autant que faire se peut, de façon à constituer une équipe efficace, liée par l'estime et l'amitié, le changement de l'un d'entre eux n'intervenant qu'en cas de nécessité. Ces équipages, en charge d'un appareil, également changé qu'exceptionnellement, sont affectés en permanence sur une même partie du parcours.

Sur le plan infrastructure, outre la base principale de Marignane, NOGUES établit un relais à Corfou, installe un atelier à Eleusis, près d'Athènes et un autre à Beyrouth. Le même souci d'efficacité préside à la recherche et l'engagement des chefs d'escale, mécaniciens et autres techniciens oeuvrant sur ces différentes bases.

Cependant l'exploitation va subir au cours des années des modifications qui permettent de diviser l'histoire de la lignes en cinq périodes principales :

### 1 Du 06.06.1929 au début de 1932

L'itinéraire est divisé en 3 tronçons :

- Marseille - Corfou
- Corfou - Athènes
- Athènes - Beyrouth

- 2 équipages basés à Marignane effectuent alternativement le parcours Marseille - Corfou et retour sur Cams 53.

- 1 équipage basé à Corfou assure les liaisons Corfou - Athènes et retour avec, au début, le vieux Météore F. AIFO des essais et, dès septembre 1929, un Cams 53.

- 2 équipages rattachés à la base de Beyrouth effectuent alternativement les vols Beyrouth - Athènes et retour sur Cams 53.

- 1 équipage de réserve basé à Marignane est utilisé en cas d'incidents ou autres empêchements permettant ainsi d'assurer la continuité du service.

Pendant cette période le trajet total est effectué en 2 jours 1/2 au cours de la saison hivernale pour être réduit à 48h pendant les mois d'été.

### 2 Début 1932 à mai 1933

Après 2 ans 1/2 d'exploitation le nombre de secteurs est ramené à deux. Les équipages effectuent alors leurs rotations sur les parcours :

- Marseille - Corfou
- Corfou - Beyrouth

La durée du voyage est ramenée à 36h au cours de l'été avec toujours escale de nuit à Corfou. En revanche en hiver on revient à l'horaire déjà en vigueur au cours de la période précédente : 2 jours 1/2 et escales de nuit à Naples et Athènes.

### 3 De mai 1933 à avril 1935

Poursuivant l'amélioration de la ligne, NOGUES modifie une fois encore son exploitation. Les équipages effectuent maintenant leurs rotations sur l'itinéraire complet Marseille - Beyrouth. Les escales de nuit sont les mêmes qu'au cours des 2 périodes précédentes. La durée du parcours n'est pas sensiblement modifiée soit : 36h environ en été et 2 jours 1/2 en hiver.

### 4 De mai 1935 à septembre 1938

Des changements importants sont observés au cours de l'année 1935. Tout d'abord la flotte d'hydravions est modernisée et dès avril ou mai des Lioré-Olivier 242, mis à l'essai au cours du 2<sup>me</sup> trimestre 1934, remplacent progressivement les vaillants Cams 53. Simultanément à ce changement de matériel, on constate :

- le transfert du terminus de Beyrouth vers Tripoli d'Asie,
- que l'escale de nuit est effectuée à Corfou pendant toute l'année la durée du parcours total étant maintenant de 2 jours quelque soit la saison.

A la suite d'événements politiques graves la Grèce interdit le survol de son territoire à partir du 1<sup>er</sup> mars. En conséquence la Compagnie détourne provisoirement ses vols vers l'Afrique du Nord et le courrier, notamment celui d'Indochine, est alors acheminé via Tunis et Le Caire par avion terrestre au départ de Tunis, le parcours Marseille - Tunis étant effectué par l'hydravion du service régulier. La situation redevenant bien vite normale les liaisons via Athènes sont reprises dès le 13 mars et ce n'est qu'en 1939 que la voie africaine sera régulièrement utilisée pour le courrier d'Indochine. Dès 1937 l'escale de nuit s'effectue à Athènes en été pour se faire à Corfou pendant les mois d'hiver.

### 5 A partir de septembre 1938

Enfin dernière grande modification avant le début de la guerre 1939/45 la ligne devient bihebdomadaire à partir du 4.9.1938. Le service du dimanche est limité à Beyrouth alors que le courrier pour l'Indochine continue à quitter Marignane le jeudi. Dès mars 1939 la ligne Marseille - Hanoi - Hong-Kong, exploitée définitivement et de bout en bout par avion terrestre, emprunte l'itinéraire africain via Tunis et Le Caire.

## DAMAS - BAGDAD

La ligne Damas - Bagdad ouverte le 3 janvier 1930 est mise en correspondance avec le service Marseille - Beyrouth à partir de juin 1930. Dès cette date et jusqu'en mai 1932, elle participe, en collaboration avec la Cie Hollandaise K.L.M et la ligne Saïgon - Bangkok, au transport du courrier franco-indochinois.

Après l'inauguration le 7 mai 1932 du service hebdomadaire Marseille - Saïgon, la ligne Damas - Bagdad n'assure plus que des liaisons locales avec un horaire différent de celui d'Indochine. Hebdomadaire dès le début, la fréquence des liaisons ne sera pas modifiée au cours des années. Long de 800 km l'itinéraire est tracé à travers une région désertique où la tempête de sable constitue le principal danger pour les équipages. En cas de nécessité ces derniers n'ont à leur disposition que 2 terrains de secours, Rutbah à mi-chemin du parcours et Ramadi près de Bagdad.

Le Pilote GAY qui effectue les premières liaisons est remplacé dès le 26.2.1930 par le Pilote CAMOIN faisant équipe avec DESCAMPS et PARISOT respectivement Mécano et Radio. Cet équipage appelé en mars 1931 à servir sur le parcours Karachi - Saïgon de la ligne d'Indochine est à son tour remplacé par FAUQUET - LEMAITRE Pilote et Marcel POULIQUEN, Radio qui assureront les liaisons jusqu'en 1935. Les appareils utilisés, 2 berlines Bréguet 284T, sont immatriculées F.AIZT et F.AJJR.

Plusieurs changements d'horaires permettent de distinguer, jusqu'en mai 1932, sept modifications dans l'exploitation de la ligne.

### 1 Du 3 janvier au 2 avril 1930

Aller : tous les mercredis  
Retour : tous les vendredis

La ligne n'est pas encore en correspondance avec le service Marseille-Beyrouth.

### 2 Du 2 avril au 31 mai 1930

Aller : tous les mardis  
Retour : tous les mercredis

La ligne est mise en correspondance à l'aller avec la liaison Marseille-Beyrouth.

### 3 Du 1 juin au 22 août 1930

Aller : tous les lundis  
Retour : tous les mardis

Les nouveaux horaires assurent une correspondance à l'aller et au retour avec le service Marseille-Beyrouth-Damas-Bagdad en 48h.

### 4 Du 23 août au 3 octobre 1930

Aller : tous les mardis  
Retour : tous les jeudis

On revient pour l'aller à une liaison Marseille-Bagdad moins rapide.

### 5 Du 3 octobre 1930 au 4 janvier 1931

Aller : tous les mercredis  
Retour : tous les jeudis

La ligne déjà en correspondance avec le service Marseille-Beyrouth l'est également à Bagdad avec la ligne hollandaise K.L.M. qui assure maintenant le transport du courrier franco-indochinois de Bagdad à Bangkok.

Une semaine l'équipage livre à Bagdad le courrier à destination de l'Indochine, la semaine suivante il prend à son retour vers Damas celui venant de Saïgon.

## 6 Du 21 janvier 1931 au 25 avril 1931

Aller : tous les mercredis

Retour : tous les jeudis

Pendant cette période la Cie Air Orient expérimente sa nouvelle ligne Marseille-Saïgon ouverte le 17 janvier. En principe, bimensuelles et devant alterner avec celles de la K.L.M., ses liaisons sont en partie irrégulières et surtout effectuées sur un horaire mal synchronisé avec celui des hollandais. Dans cette organisation provisoire le service Damas-Bagdad qui doit assurer une semaine sur deux la correspondance à Bagdad avec la Cie K.L.M. participe très imparfaitement au transport du courrier vers l'Indochine. Ainsi on ne relève qu'un seul courrier acheminé par K.L.M. et ensuite Marseille-Beyrouth-Bagdad. Les autres étant pris en charge soit par Marseille-Saïgon d'Air Orient soit par K.L.M. via Amsterdam.

Pour plus de détails sur l'acheminement du courrier français pendant cette période voir annexe.

## 7 Du 2 mai 1931 au 5 mai 1932

Aller : tous les samedis

tous les dimanches à partir d'octobre 1931

Retour : tous les samedis

tous les vendredis à partir d'octobre 1931

L'horaire de la ligne Marseille-Saïgon ayant été harmonisé avec celui de la K.L.M. le service Damas-Bagdad assure, une fois tous les 14 jours, la correspondance avec les vols de la Compagnie hollandaise. L'avion transporte à l'aller le courrier pour l'Indochine et ne rentre à Damas qu'après avoir reçu celui pour la France. La semaine suivante où fonctionne le service Marseille-Saïgon l'avion du Damas-Bagdad, n'ayant pas à attendre le passage de la K.L.M. effectue sa rotation en 48 heures.

Après le 5 mai 1932

Les liaisons avec l'Indochine devenues hebdomadaires et la contribution de la K.L.M. au transport du courrier supprimée, le service Damas-Bagdad devient purement local avec des horaires différents de ceux de la ligne Marseille-Saïgon.



## SAÏGON - BANGKOK

Ouverte en septembre 1929 par la Compagnie Air Asie la ligne Saïgon-Bangkok poursuit son exploitation sous l'administration d'Air-Orient jusqu'en 1932. En correspondance à Bangkok avec la Compagnie hollandaise K.L.M. ses appareils assurent en priorité le transport du courrier franco-indochinois.

Long de 800 km environ l'itinéraire est jalonné de terrains de faible importance mais bien dégagés : Pnom Penh, Pursat (vite remplacé par Battambang) et Soairieng tous situés au Cambodge. Seul celui de Pnom Penh est utilisé, au début de l'exploitation, comme escale postale, les autres sont essentiellement des terrains de secours. Quand l'aéroport de Dom Muang (Bangkok) est rendu impraticable par les pluies les pilotes utilisent, soit Préchuab Kirikan terrain militaire siamois situé à 300 km au sud, soit Kholak terrain de brousse situé au nord, plus proche, mais d'accès difficile.

Les premiers essais commencent en octobre 1929 mais ce n'est qu'au cours de la 5<sup>e</sup> liaison, le 7/12, que le premier courrier français est amené à Saïgon. Le service est suspendu le 16/1/1930 la Cie hollandaise étant elle même contrainte d'interrompre ses liaisons Europe-Indes Néerlandaises. Reprise le 3/10/1930 l'exploitation se poursuit sans interruption jusqu'en mai 1932 date où le service est supprimé.

Le fonctionnement de la ligne subit plusieurs modifications qui permettent de distinguer 3 périodes.

### 1 De septembre 1929 au 12 avril 1931

Les rotations Saïgon-Bangkok sont effectuées à l'occasion de chaque passage à Bangkok des appareils hollandais. Une semaine la Cie transporte à l'aller le courrier pour la France et rentre à Saïgon avec celui venant des Indes Néerlandaises. La semaine suivante l'avion emporte le courrier pour les Indes Néerlandaises et revient avec celui de France.

Dès 1929 les liaisons sont assurées alternativement par BOURGEOIS et LACAZE assistés tant au sol qu'en vol par le Mécano indochinois MINH. Les appareils utilisés sont : un Potez 32 immatriculé F. AJJE et 2 Farman portant les immatriculations F. AJLL et F. AJJJ.

Le 7/3/1931 MERESSE remplace LACAZE affecté au secteur Damas-Karachi de la nouvelle ligne Marseille-Saïgon.

### 2 Du 17 avril au 23 juin 1931

La Cie hollandaise faisant preuve d'une extrême prudence concernant la sécurité de ses équipages et appareils décide d'éviter le terrain de Don Muang (à Bangkok) pendant la saison des pluies et de ne plus faire escale qu'à Alor Star (Malaisie) et Rangoon (Birmanie).

Pour assurer la continuité du service postal les avions français vont alors livrer le courrier à Rangoon tout en continuant à faire escale à Bangkok chaque fois que l'état du terrain le permet.

Ce nouvel itinéraire, plus long que le précédent de 600 km environ, exige l'utilisation des Fokker. Par ailleurs dans un souci, sans doute, d'économie dans l'exploitation l'avion quitte Saïgon pour Rangoon avec le courrier pour la France et ne rentre à sa base que la semaine suivante ayant attendu le passage de l'avion hollandais venant d'Europe et rentre à Saïgon avec le courrier de France. Les départs ont lieu tous les 14 jours.

MERESSE appelé à effectuer des relevés photographiques dans le Nord Annam et BOURGEOIS (1) désigné pour aller prendre livraison d'un nouveau Fokker avant d'être affecté sur la ligne Marseille-Saïgon c'est l'équipage CAMOIN, DESCAMPS, PARISOT sur Fokker qui prend la relève sur ce nouvel itinéraire.

### 3 Du 26 juin 1931 à mai 1932

Les avions hollandais font à nouveau escale à Bangkok. CAMOIN étant affecté au secteur Karachi-Saïgon c'est MERESSE sur Farman qui reprend les rotations Saïgon-Bangkok-Saïgon pour les interrompre le 13/2/1932. Il est d'abord chargé de ramener à Saïgon l'hydravion F. AJJA basé à Vinh puis est ensuite affecté au secteur Karachi-Saïgon. VILMIN le remplace et assure le service Saïgon

Bangkok-Saïgon jusqu'à sa suppression le 7 mai 1932.

La Cie garde le mode d'exploitation mis en pratique au cours de la période précédente. Quittant Saigon tous les 14 jours l'avion livre à Bangkok le courrier pour la France y attend l'arrivée de l'appareil hollandais venant d'Europe et rentre à Saigon avec le courrier de France après une absence de 8 à 10 jours.

Le 7/5/1932, l'histoire de la première ligne postale civile de l'Indochine se termine. Le jour où VILMIN rentre à Saigon de son dernier voyage, un Fokker de la ligne Saigon-Marseille quitte le terrain de Ton Son Nhut pour la première liaison hebdomadaire, marquant aussi la fin de la collaboration entre Air Orient et la K.L.M.

Au cours des 32 mois d'exploitation la Cie n'eut pas à déplorer d'accidents graves malgré les mauvaises conditions atmosphériques régnant très souvent sur les régions survolées.

Rendons hommage à la prudence et l'habileté des pilotes qui ont ainsi donné à cette ligne une réputation de sécurité et de régularité.

En 1935, à l'occasion du changement de terminus de la ligne, Hanoi remplace Saigon qui est à nouveau relié à Bangkok par une ligne annexe. Elle sera étudiée dans le cadre de la ligne Marseille-Saigon.

(1) BOURGEOIS devait disparaître le 8 juin 1931 dans la catastrophe de Sandoway. Voir chapitre.III.II.page.45



## DAMAS - SAÏGON

Avec l'ouverture, le 17 janvier 1931, de ce nouvel itinéraire, NOGUES voit l'aboutissement de son rêve et de tous ses efforts en vue de créer une ligne entièrement française entre la France et l'Indochine.

Fort de l'expérience acquise sur le parcours méditerranéen il a prévu, dans ses projets initiaux, l'utilisation d'hydravions sur le tronçon Calcutta-Saïgon. Une reconnaissance du parcours a même eu lieu en décembre 1930 (voir.....). Deux appareils sont en place à Saïgon, dans l'attente de l'inauguration imminente, lorsque Air Orient apprend que le Ministre de l'Air britannique refuse les autorisations indispensables de survol et d'amerrissage alors qu'elles semblaient acquises.

Changeant immédiatement son dispositif, plutôt que de reporter à plus tard la date de mise en exploitation de sa ligne, NOGUES décide de n'utiliser que des appareils terrestres. Se référant alors aux Conventions Internationales il demande à bénéficier des facilités de survol et d'escale déjà accordées à la Cie K.L.M. pour les appareils de sa ligne Amsterdam-Bandoeng. Il reste à trouver le matériel. La Cie hollandaise, qui entretient de bonnes relations avec NOGUES, accepte de lui louer immédiatement 3 Fokker entièrement équipés et en ordre de vol.

C'est ainsi qu'un appareil, sous immatriculation hollandaise effectue la première liaison Damas-Saïgon.

L'organisation mise en place, après l'abandon de l'hydravion sur le parcours Calcutta-Saïgon, tient compte à la fois des appareils commerciaux disponibles sur le marché de l'aéronautique et des conditions atmosphériques qu'ils vont rencontrer, pendant une grande partie de l'année, sur l'ensemble de l'itinéraire. Les deux types d'appareils retenus sont le Farman 303 et le Fokker VII. Le premier, avec sa structure en bois, convient pour les climats chauds et secs et sera donc mis en service sur le tronçon Damas-Karachi. Par contre le parcours Karachi-Saïgon, où sévit très souvent les pluies diluviennes apportées par la mousson, sera exploité avec les Fokker VII moins vulnérables aux intempéries du fait de la couverture métallique de leur moteur.

Trois bases importantes sont établies sur l'itinéraire. D'abord Damas, tête de ligne, qui devient le centre principal d'exploitation de cet itinéraire oriental; il abrite les services administratifs et commerciaux ainsi que les centres techniques capables de répondre, avec le maximum d'efficacité, à tous les incidents matériels susceptibles de survenir. Les 2 autres bases, Karachi et Saïgon, bien que de moindre importance, possèdent cependant chacune leur centre d'entretien. Les moyens d'accueils (hôtels, restaurants, lieux de repos) étant extrêmement réduits à l'époque sur ce parcours, il est judicieux de profiter des installations servant déjà à la Cie hollandaise et c'est ainsi que les escales choisies, en grandes parties les mêmes que celles de la gestion K.L.M, sont Bagdad, Bouchir, Djask, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Calcutta, Akyab, Rangoon et Bangkok. Certaines sont essentiellement techniques, quant aux autres, les vols n'ayant lieu que de jour, elles accueillent pour la nuit les équipages et les passagers.

La division de la ligne en 2 tronçons, son exploitation par des types différents d'avion, et le souci toujours présent chez NOGUES d'être efficace, sans pour autant négliger la sécurité, sont pour une large part, à l'origine des mesures prises en ce qui concerne la rotation des équipages. C'est ainsi que les dispositions qui ont fait leurs preuves sur le secteur méditerranéen, relatives à leur composition, leur affectation sur les appareils et l'itinéraire, sont étendues à ce nouveau service.

Les règles qui fixent l'utilisation du personnel navigant sont déterminées de manière à assurer un acheminement normal et régulier du courrier, à palier éventuellement les incidents ou retards, toujours possibles sur un itinéraire aussi long et difficile, et enfin à ménager aux équipages un temps de repos suffisant entre chaque mission. L'échange des courriers montants et descendants s'effectue à Karachi. Les équipages, en résidence à Damas, assurent à tour de rôle une liaison Damas-Karachi et retour et prennent un repos de 2 semaines environ à l'issue de chacune de ces rotations. A noter toutefois, qu'au cours de la deuxième semaine, ceux-ci doivent se tenir à la disposition de la Cie, une mission pouvant leur être confiée à tout moment. Les équipages regroupés à Saïgon assurent, eux aussi, les voyages sur Karachi en alternance. Mais contrairement à ceux de Damas ils séjournent une semaine environ en attente du courrier de France. Rentrés à leur base, ils bénéficient à nouveau d'un repos d'une semaine. Les horaires des liaisons à fréquence bimensuelle, en vigueur au début de l'exploitation, sont quelquefois difficiles à respecter, tant il est vrai que la longueur du parcours est source d'incidents divers, le plus souvent d'ordre atmosphérique. Les équipages ont néanmoins pour principal objectif celui d'arriver au jour dit à destination et il faut bien reconnaître qu'ils y parviennent dans la grande majorité des cas. La

souplesse de leur utilisation, et leur grande conscience professionnelle contribuent à cette régularité. On note ainsi, qu'en cas de retard sur une partie du parcours, les équipages, en service sur les autres, s'attachent à le réduire en forçant l'allure et au besoin en sautant certaines escales.

Cette organisation, appliquée lors de l'inauguration, a subi au cours de années des modifications et améliorations dont les plus importantes sont les suivantes :

- 1) Le 7 mai 1932 les liaisons, bimensuelles depuis le 17.1.1931 deviennent hebdomadaires.
- 2) Novembre-décembre 1933 : fusion des secteurs Damas-Karachi et Karachi-Saïgon et généralisation des Fokkers.

Courant novembre 1933 NOGUES, devenu Directeur Général Adjoint dans la nouvelle Cie Air France, entreprend la plus importante modification de l'exploitation qui ait été faite depuis l'ouverture de la ligne.

Le secteur oriental Damas-Saïgon, jusqu'à ce jour divisé en 2, est progressivement unifié, le même appareil assurant alors la liaison totale. Pour atteindre cet objectif, les équipages et appareils habituellement basés à Saïgon sont rapatriés sur Damas. Cette opération est, selon la technique chère à NOGUES, effectuée d'une manière pratique. Chaque semaine un équipage, aux commandes de son appareil habituel, transporte le courrier jusqu'à Karachi, y stationne, et reprend son vol la semaine suivante, avec le courrier qu'un autre équipage, se repliant lui aussi sur Damas, vient de convoier depuis Saïgon.

Par décrochages successifs, et après arrêt d'une semaine environ à Karachi, les 5 ou 6 Fokkers rattachés à la base de Saïgon ont ainsi rejoint Damas, prenant la place des Farman, progressivement retirés de l'exploitation. (Voir schéma des mouvements d'appareils).

- 3) 1935 : Le terminus est reporté à Hanoï et la bretelle Bangkok-Saïgon est créée.

Dès 1932 NOGUES envisage de prolonger sa ligne jusqu'à Hanoï. Des essais Saïgon-Hanoï et retour ont lieu à partir du 20 novembre. L'expérience est interrompue le 21 janvier 1933, les infrastructures nécessaires à la sécurité des liaisons s'étant révélées insuffisantes (voir à Indochine la description de ces vols).

Le regroupement sous le pavillon d'Air France, des 4 grandes Cies françaises et la disparition de NOGUES, imposent une réorganisation des services qui contraint les responsables à surseoir à toute expansion qu'elle qu'elle soit.

Ce n'est que fin 1934 qu'est à nouveau repris le projet de prolonger la ligne. Deux essais Saïgon-Hanoï et retour ont lieu en novembre et décembre afin, annonce la Cie, de familiariser les équipages avec le passage de la chaîne annamitique (voir à Indochine). Dans le même temps les détails de l'organisation du nouvel itinéraire sont étudiés en vue de mettre au point les postes de radio et gonio nécessaires à la sécurité des liaisons.

Le 1er février 1935 un appareil quitte Bangkok pour Hanoï via Vientiane après avoir assuré la correspondance avec le service Marseille-Saïgon. A titre transitoire Air France maintient à Saïgon le terminus de sa ligne principale. La liaison avec Hanoï est assurée au départ de Bangkok par une bretelle exploitée par Fokker. Courant août 1935 le transfert, de Saïgon à Hanoï, des services commerciaux et techniques étant achevé, la ligne principale Marseille-Bangkok-Hanoï est définitivement ouverte. Les relations avec Saïgon sont alors assurées par la liaison Bangkok-Saïgon, en correspondance, dans les 2 sens, avec la ligne principale.

- 4) 1936 : Mise en service de nouveaux appareils : les Potez 62.
- 5) 1937 : Remplacement progressif des Potez 62 et des derniers Fokkers en service par les Dewoitine 338.
- 6) 1938 : Premier service totalement français Marseille-Hanoï-Hong-Kong, suppression de la bretelle Bangkok-Saïgon et détournement par Saïgon de l'itinéraire principal Marseille-Hanoï.

7) Après le dédoublement, fin 1938, de la ligne France-Syrie, l'un des services, effectué sur l'itinéraire habituel et toujours avec des hydravions, devient la ligne du "Levant" ; le deuxième, par le nouvel itinéraire africain, inaugure la première liaison Marseille-Le Caire-Saïgon-Hanoï-Hong-Kong entièrement par avion terrestre.

.CHAPITRE III.I

**MARSEILLE - BEYROUTH**

**et sa prolongation  
DAMAS - BAGDAD  
1929 - 1931**

## SERVICE MARSEILLE - BEYROUTH - DAMAS - BAGDAD 1929 - 1931

### ORGANISATION DU SERVICE POSTAL

#### A) MARIGNANE - BEYROUTH

##### 1°) Itinéraire et Périodicité

###### A - Itinéraire

Marignane, Naples, Corfou, Athènes, Castelrosso, Beyrouth. Voir au chapitre l'organisation détaillée et les conditions d'exploitation de la ligne.

###### B - Périodicité

Service hebdomadaire. L'horaire provisoire (annexe ), utilisé lors des 3 premiers voyages, est remplacé, dès le 29.6, par un horaire officiel (annexe ) modifié une première fois en mars 1930 et une fois encore en janvier 1931 avant d'être à nouveau remplacé par un horaire tenant compte de la prolongation de la ligne jusqu'à Saïgon.

##### 2°) Acheminement et conditions de dépôt

###### C - Acheminement

Le courrier est acheminé par fer jusqu'au lieu de départ.

###### D - Dépôt

Les plis doivent porter une étiquette ou une mention manuscrite "Par Avion". Ils sont centralisés, selon le lieu de dépôt :

- la veille du départ de l'avion, pour les bureaux centralisateurs de Paris Gare du Nord Avion, Strasbourg Gare Avion et Lyon Gare Avion.
- le jour du départ, jusqu'à 3h du matin, pour Marseille Gare Avion.

Dès l'ouverture de la ligne, sont admises les correspondances pour l'Italie, la Grèce et la Syrie-Liban. A titre de réciprocité les courriers Syriens, Libanais et Grecs sont transportés, par la Cie, dès les premières liaisons. Par contre il faut attendre le début de 1930 pour que l'Italie accepte officiellement de confier son courrier aux appareils faisant escale à Naples et Castelrosso.

###### C - Affranchissement

###### - France - Proche-Orient

taxes postales :	Syrie, Liban	0,50 jusqu'à 20 grammes
	autres pays	1,50 jusqu'à 20 grammes
surtaxes aériennes (1) :		
	Italie	1,50 F. par 20 grammes à partir du 06.6.29
	Italie	1,00 F. par 20 grammes à partir du 21.7.30
	Grèce	2,50 F. par 20 grammes à partir du 06.6.29
	Grèce	1,50 F. par 20 grammes à partir du 21.7.30
	Syrie	5,00 F. par 10 grammes à partir du 06.6.29
	Syrie	2,00 F. par 10 grammes à partir du 21.7.30

###### -Proche Orient - France

taxes postales :	France	4,00 piastres jusqu'à 20 grammes
	Autres Pays	7,50 piastres jusqu'à 20 grammes

surtaxes aériennes (1)	Castelrosso	12,50 piastres par 10 grammes
	Grèce	17,50 piastres par 10 grammes

Naples	22,50 piastres par 10 grammes
France	25,00 piastres par 10 grammes

## B) DAMAS - BAGDAD

Cette ligne, ouverte à l'exploitation début janvier 1930, inaugurée officiellement le 2.4.30, n'a été en correspondance aller et retour avec le service Marseille-Beyrouth que le 1.6.1930. Elle assure l'acheminement du courrier de ou à destination de l'Iraq (entre autre)

### Affranchissements

taxes postales au départ de : France 1,50 fr jusqu'à 20 grammes  
Damas

surtaxes aériennes au départ de: France 3,00 fr par 10 grammes  
Beyrouth ou Damas 3,50 piastres par 10 grammes

## DESCRIPTION DES VOYAGES ET COURRIERS TRANSPORTES

Ne sont décrits en détail que le voyage inaugural et les liaisons offrant une particularité (griffe spéciale, accident, etc). C'est ainsi qu'un voyage, que par convention, admettons comprendre un aller et retour, ne sera évoqué éventuellement que pour une partie, l'aller ou le retour. Pour la liste complète des liaisons on se reportera à l'annexe.

Nota: certains plis, postés en France dès les premiers vols, portent un cachet publicitaire d'Air Orient relatif à l'Exposition Coloniale de 1931 (CS n°8 page 62). Ce cachet a vraisemblablement été apposé sur ces plis postérieurement à leur transport et bien après leur arrivée à destination. Loin de leur conférer une plus-value quelconque, nous pensons, au contraire, que ce cachet donne à ces plis, par ailleurs parfaitement authentiques, un caractère douteux, fabriqué. On notera la référence à la Cie Air Orient, alors qu'elle s'appelait encore A.U.L.O. au moment de ces premiers voyages (GR N°3 page 62 )

(1) ces taxes n'intéressent que les débuts de l'exploitation, pour la suite consulter l'ouvrage du Dr R. JOANY "Les surtaxes de la Poste Aérienne". De nouveaux timbres "avion" ont été émis en Syrie et Liban à l'occasion de l'ouverture de ce service. Plus particulièrement les 0,50/0,75 du Liban et 0,50 de Syrie (tous deux n° Yvert 38) nécessaires à l'affranchissement du courrier pour la Grèce et l'Italie. Voir (aussi les n° Yvert 39.41.42 de Syrie et 30.36.37 du Liban

## 6.6.1929 : INAUGURATION DE LA LIGNE

### A - Itinéraire

#### Aller :

Marignane 6.6.29 Corfou A:6.6-D:7.6 Athènes A.7.6-D/8.6 - Beyrouth 8.6

#### Retour :

Beyrouth 10.6 Athènes A:10.6-D:11.6 Corfou A:11.6-D:12.6 - Marignane 12.6

### B - Appareils et Equipages

	Marignane-Corfou et retour	Corfou-Athènes et retour	Athènes-Beyrouth et retour
Appareils :	Cams 53	Météore F.AIFO	Cams 53 F.AIQZ
Equipages :			
Pilotes :	WINCKLER	LECLAIRE	COROUGE
Mécanos :	VAUTIER	COLOMBON	RICHARD
Radios :	GLOUX	PONS	THIBAUD

#### Passagers :

NOGUES Directeur Technique de la Sté A.U.L.O  
ALLEGRE Administrateur de la Sté A.U.L.O et Madame

## C - Courriers

- France	5.6	- Beyrouth	8.6	(CS n°1 ou GR n°1-page 54) (1)	72 plis
- France	5.6	- Naples	6.6	( " " )	
- France	5.6	- Corfou	7.6	( " " )	20 plis
- France	5.6	- Athènes	7.6	( " " )	46 plis
- Athènes	7.6	- Beyrouth	8.6	(CS n°4 page 54)	368 plis
- France	5.6	- Castelrosso	10.6	( " " )	20 plis
- Beyrouth	9.6	- Marseille	12.6	(GR n°2 page 54) (2)	
- Beyrouth	9.6	- Castelrosso	10.6	( " " )	
- Beyrouth	9.6	- Athènes	10.6	( " " )	
- Beyrouth	9.6	- Naples	11.6	( " " )	
- Castelrosso	10.6	- Athènes	10.6	(GRCS n°32 page 61)	
- Athènes	10.6	- Marseille	12.6	(CS n°5 page 54)	549 plis
- Naples	11.6	- Marseille	12.6	Paris 13.6 (3)	

(1) quelques plis, déposés dans les bureaux de la Cie et postés à Marignane, portent en plus de la griffe spéciale à Marseille (GR( 1<sup>n</sup>°2) les cachets n° 26 et 77. Le premier est spécial aux services A.U.L.O, le second à ceux de l'administration du Port Aérien de Marignane.

(2) certains plis, notamment à destination de Paris, portent également une griffe linéaire "COURRIER PAR AVION", déjà vue sur les correspondances transportées, le 17.4.1923 de Damas à Bagdad, par le Lt RIGNOT. ( GR n° 4 page 62)

(3) ce courrier témoin a, très probablement, été posté par la Cie elle même, dans l'intention de tester les délais d'acheminement. Comme il a déjà été précisé, la postalisation officielle du courrier italien n'a eu lieu qu'en janvier 1930.

## 13.6.1929 : 2eme VOYAGE

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 13.6, Corfou A:13.6-D:14.6, Athènes A:14.6-D:15.6, Beyrouth 15.6.

Retour :

Beyrouth 17.6, Athènes A:17.6-D:18.6, Corfou A:18.6-D:19.6, Marignane 19.6.

## B - Appareils et Equipages

	Marignane-Corfou et retour	Corfou-Athènes et retour	Athènes-Beyrouth et retour
Appareils :	Cams 53	Météore F.AIFO	Cams 53 F.FAIQ
Equipages			
Pilotes :	WINKLER	LECLAIRE	COROUGE
Mécanos	?	COLOMBON	RICHARD
Radios	?	PONS	THIBAUD

## C - Courriers

- Paris 12.6, Marseille 12.6 - Beyrouth 15.6 (CS1 texte central du n°1 rectifié à la plume CS n°6 page 54) (1)
- Marseille 12.6 - Corfou 14.6
- Castelrosso 15.6 - Beyrouth 15.6
- Beyrouth 16.6 - Marseille 19;6

(1) certains plis, à destination de Beyrouth (voyage aller) ou postés dans cette ville (retour), ont reçu un timbre à date avec millésime erroné: 1928 au lieu de 1929



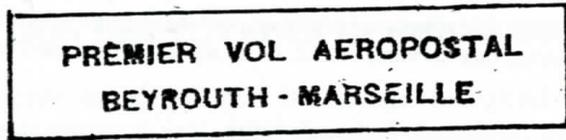
CS1(Paris)



CS2



CS3



GR2



GR3



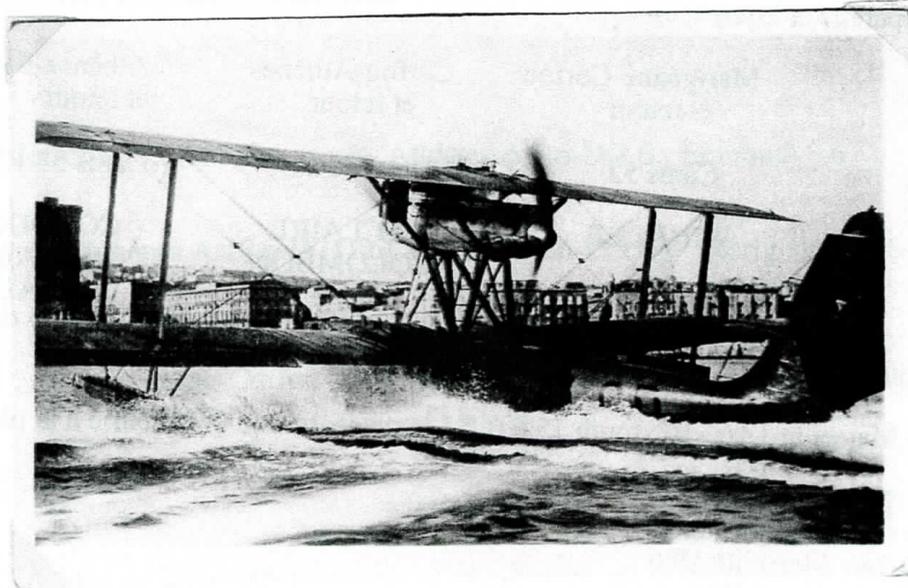
CS4



CS6



CS5



HYDRAVION CAMS DANS LE PORT DE NAPLES

**20.6.1929 : 3eme VOYAGE****A - Itinéraire**

Aller :

Marignane 20.6, Corfou A:20.6-D:21.6, Athènes A: 21.6-D:22.6, Beyrouth 22.6

Retour :

Beyrouth 24.6, Athènes A:24.6-D:25.6, Corfou A:25.6-D:26.6, Marignane 26.6

**B - Appareils et Equipages :**

	Marignane-Corfou et retour	Corfou-Athènes et retour	Athènes-Beyrouth et retour
Appareils :	Cams 53	Météore F.AIOF	Cams 53 F.AIQZ
Equipages :			
Pilotes :	WINCKLER	LECLAIRE	COROUGE
Mécanos :	ROUX	COLOMBON	RICHARD
Radios :	LE ROUX	PONS	THIBAUD

**C - Courriers :**

- Paris Gare PLM 19.6      Marseille 19.6 -Beyrouth 22.6      (CS n° 1 page 54)
- Paris Gare PLM 19.6      Marseille 19.6-Athènes 21.6      ( " " )

A l'occasion de ce vol le CS a été complètement refait. La représentation reste celle du CS n°1, mais le texte central est mis au pluriel, il vise tous les premiers courriers !! et ils sont nombreux. On le remarque notamment sur courriers des n° 4 (ci-après), n° 7 (Marignane 20.7/.29), n° 8 (Marignane 27.7.29), n° 10 (Marignane 10.8.29), etc..

Cette griffe, vraisemblablement apposée sur les courriers déposés dans les locaux de la Cie, a été abondamment utilisée à l'occasion d'autres voyages.

**26.6.1929 : 4eme VOYAGE**

C'est le premier voyage effectué selon le nouvel horaire.

**A - Itinéraire**

Aller :

Marignane 29.6, Beyrouth 1.7

Retour :

Beyrouth 3.7, Marignane 5.7

**C - Courriers**

- Paris Gare PLM 28.6, Marseille 28.6 - Beyrouth 1.7      (CS n° 1 page 54)
- Paris Gare PLM 28.6, Marseille 28.6 - Corfou 30.6      ( " " )

Certains plis portent abusivement, en plus de la griffe spéciale, un cachet publicitaire d'Air Orient sur l'Exposition Coloniale de 1931

**6.7.1929 : 5eme VOYAGE****A - Itinéraire**

Aller :

Marignane 6.7, Naples A:6.7-D:7.7, Corfou 7.7, Athènes A:7.7-D:8.7, Beyrouth 8.7

Retour :

Beyrouth 10.7, Castelrosso A:10.7-D:11.7, Marignane 12.7

## B - Appareils et Equipages

Aller :	Marignane-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes-Beyrouth	
Appareils :	Cams 53 F.AIQY	Météore F.AIFO	Cams 53 F.AIQZ	
Equipages :				
Pilotes :	WINCKLER	LECLAIRE	COROUGE	
Mécanos :	ROUX	COLOMBON	RICHARD	
Radios :	LE ROUX	PONS	THIBAUD	
Retour :	Beyrouth-Castellosso	Castel.-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou--Marignane
Appareils :	Cams 53 F.AIQZ	Cams 53 F.AIQZ	Météore F.AIFO	?
Equipages :	comme à l'aller	NOGUES	comme à l'aller	?

## C - Courriers

- Marseille 5.7 - Beyrouth 8.7 (CS n° 7 page 62)
- Beyrouth 9.7 - Marseille 12.7 (1)

(1) *COROUGE* en panne le 10.7 à l'escale de Castellosso, ne peut décoller, aussitôt *NOGUES* (Mécano *ROUX*) arrivé à Beyrouth en inspection sur le Cams 53 F.AIQZY, rejoint Castellosso et assure, le 11.7, le transport du courrier jusqu'à Athènes où il est repris par l'équipage habituel du *Météore F.AIFO*

**13.7.1929 : 6eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :  
Marignane 13.7, Beyrouth 15.7

## C - Courrier

- Marseille 12.7 - Athènes 14.7 (GR n°1 Page 54)

Cette griffe a été remarquée sur d'autres courriers, seule ou associée au CS n°1 page 54 et souvent sur des plis de la Cie. Une autre griffe même texte avec des caractères différents et la première ligne en lettres minuscules a été relevée sur certains plis.

**28.9.1929 : 17eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :  
Marignane 28.9, Corfou A:28.9-D:29.9, Athènes A:29.9-D:30.9, Castellosso 30.9 D:7.10

Le Cams 53 F.AIZB, piloté par *POMMERAU*, quitte Athènes le 30.9 au matin pour Castellosso. Arrivé dans la journée il ne peut repartir par suite du mauvais temps. Le lendemain matin *POMMERAU* découvre que la coque de son appareil est crevée et ne peut poursuivre son voyage. Le courrier sera repris par l'appareil de la semaine suivante et arrivera à Beyrouth le 7.10 par le Cams F.AJGX

## C - Courrier

Le courrier ne porte pas de marque spéciale.

- Marseille 29.7 - Beyrouth 7.10

**5.10.1920 : 18eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :  
Marignane 5.10, Beyrouth 7.10

## C - Courrier

- Marseille 4.10 - Beyrouth 7.10 (GR n° 3 page 62 )

**11.1.1930 : 32eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 11.1, Beyrouth 13.1

Retour :

Beyrouth 16.1, Marignane 17.1

## C - Courriers

- Marseille 10. .1 - Athènes 13.1 (GR n° 3 page 62 )  
 - Corfou 17.1 - Marseille 17.1 ( " " ) .....87 plis

**18.1.1930 : 33eme VOYAGE**

C'est à l'occasion de ce voyage que les services postaux italiens confient officiellement, pour la première fois, du courrier à la Cie A.U.L.O. L'escale de Naples est la première à être utilisée; les correspondances proviennent notamment des centres de Rome, du Vatican et de Naples.

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 18.1, Corfou A: 18.1-D: 19.1, Athènes A: 19.1-D: 20.1, Beyrouth 20.1

Retour :

Beyrouth 22.1, Athènes A: 22.1-D: 23.1, Corfou 23.1, Naples A: 23.1-D: 24.1, Marignane 24.1

## B - Appareils et Equipages

	Marignane-Corfou et retour	Corfou-Athènes et retour	Athènes-Beyrouth et retour
Appareils :	Cams 53 F.AIQZ	Cams 53 F.AIZB	Cams 53 F.AIQY
Equipages :			
Pilotes :	?	LECLAIRE	LANATA
Mécanos:	J.HENNEQUIN	COLOMBON	ROUX
Radios :	?	PONS	GUERIN

## C - Courriers

- ( Rome 17 ou 18)	- Naples 18.1 -	- Castelrosso 20.1	30 plis
- (Rome 18.1)	- Naples 18.1 -	- Castelrosso 22.1 (1)	20 plis
- (Rome 18.1)	- Naples 18.1	- Beyrouth 21.1 (2)	14 plis
- (Vatican 17.1)	- Naples 18.1 -	- Beyrouth 21.1	28 plis
- (Vatican 17.1)	- Naples 18.1	- Castelrosso 20.1	
- (Vatican 17.1)	- Naples 18.1	- Athènes 20.1	
- (Ostia 18.1)	- Naples 18.1	- Corfou 19.1 (3)	10 plis
- (Ostia 18.1)	- Naples 18.1	- Athènes 20.1 (3)	20 plis
- (Ostia 18.1)	- Naples 18.1	- Castelrosso 20.1 (3)	55 plis
- Naples 24.1	- Marseille 24.1	- Castelrosso 20.1	6 plis

Les correspondances à remettre à l'avion de la liaison aller, postées ou en transit à Naples, ont été frappées du cachet spéciale n°94 page 61 .

(1) ce courrier, acheminé par erreur jusqu'au terminus de la ligne, reçoit au verso, le timbre à date octogonal de Beyrouth du

21.1, et est réacheminé sur sa destination par le vol retour

(2) courrier ayant reçu à l'arrivée, un timbre à date soit rond soit octogonal; ce dernier paraît plus exceptionnel

(3) les plis portent le timbre à date d'"Ostia Idroscalo civile" du 18.1.30 et sur les timbres poste celui de "NAPOLI FERROVIA -18.1.30-POSTA AEREA"

(4) c'est apparemment le seul courrier posté au retour et, semble-t-il, par la Cie elle-même. Nous avons vu 3 plis : 2 ne portent que le cachet publicitaire abusif ( n° 8- page 62- , le troisième est sans griffe spéciale. Les timbres poste apposés sur ces plis sont oblitérés du timbre à date "Napoli-Posta Aérée" du 24.1.30

### 25.1.1930 : 34eme VOYAGE

#### A - Itinéraire

Aller :

Marignane 25.1, Beyrouth 28.1

Retour :

Beyrouth 29.1, Marignane 31.1

#### C - Courriers

- (Rome 24.1-23h) Naples 25.1 - Marseille 31.1 22 plis
- (Vatican 24.1-19h) Naples 25.1 - Marseille 31.1 37 plis

Cachet spécial n° 4 page 62 apposée à Naples sur les deux courriers.

Par suite d'une erreur d'information, ce courrier destiné au vol retour du 33eme voyage, n'a été acheminé que lors du 34eme. Certains plis, à destination de Marseille, porteraient le cachet rouge de l'Aéroclub de Provence (non examiné)

### 6.2.1930 : 35eme VOYAGE

#### A - Itinéraire

Retour :

Beyrouth 6.2, Athènes A:6.2-D7.2, Corfou A:7.2-D:8.2, Naples A:8.2-D9.2, Marignane 9.2

#### B - Appareils et Equipages

	Beyrouth-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils :	Cams 53 F.AIQZY	Cams 53 F.AIZB	Cams 53 F.AIQZ
Equipages			
Pilotes :	LANATA	LECLAIRE	?
Mécanos :	ROUX	COLOMBON	J.HENNEQUIN
Radios :	GUERIN	PONS	?

#### C - Courriers

Les services postaux italiens autorisent, pour la première fois, le bureau de Castelrosso a remettre des dépêches pour Athènes et Naples ( et au delà). Un courrier Castelrosso-Athènes a déjà été transporté lors de l'inauguration du service le 10.6.1929. Il semble bien que les autorisations provisoires, ayant permis ce transport, aient été suspendues jusqu'à la conclusion en janvier 1930 d'accords officiels.

- Castelrosso 6.2 - Athènes 7.2 (CS n° 9 Page 62 ) 12 plis
- Castelrosso 6.2 - Naples (Rome 9 et 10.2) (CS n° 9 page 62 ) 13 Plis

### 8.2.1930 : 36eme VOYAGE

#### A - Itinéraire

Aller :

Marignane 8.2, Naples A:8.2-D:9.2, Corfou 9.2, Athènes A:9.2-D:10.2, Beyrouth 10.2

## B - Appareils et Equipages

Appareils : Cams 53 F.AIQY

Equipage sur l'itinéraire Athènes-Castelrosso-Beyrouth :  
Pilote : LANATA, Mécano ROUX, Radio GUERIN

## C - Courrier

Aller :

Du courrier témoin, à destination de Castelrosso a été déposé à Paris par la Cie. Ce serait le premier courrier de France pour cette destination.

Première dépêche officielle de Castelrosso pour Beyrouth. Un 1er courrier transporté au cours du 2eme voyage (15.6.29), n'a pas reçu, s'emble-t-il, de griffe spéciale.

- Paris gare PLM 7.2	- Castelrosso 10.2	(CS n° 7 et GR n°3 page 62)	
- Castelrosso 10.2	- Beyrouth 10.2 (1)	(CS n° 9 page 62)	20 plis

(1) un timbre à date octogonal à la date du 10.2 - 16h30 a été apposé à l'arrivée à Beyrouth.

## 19.2.1930 : 37eme VOYAGE

## A - Itinéraire

Retour :

Beyrouth 19.2, Athènes A:19.2-D:20.2, Corfou 20.2, Naples A:20.2-D:21.2, Bastia A:21.2-D:22.2, Marignane 22.2

## B - Appareils et Equipages

Beyrouth-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
------------------	----------------	------------------

Appareils : Cams 53 F.AJLJ Cams 53 F.AIZB Cams 53 F.AIQZ

Equipages :

Pilotes :	LANATA	LECLAIRE	?
Mécanos :	ROUX	COLOMBON	J.HENNEQUIN
Radios :	GUERIN	PONS	PONS

## C - Courriers

Premières dépêches postales officielles formées par le bureau de Castelrosso.

- Castelrosso 18.2	- Naples 20.2	.....	20 plis
- Castelrosso 18.2	- Naples 20.2	(Rome 21.2)	21 plis
- Castelrosso 18.2	- Naples 20.2	(Gènes 21.2)	10 plis

La griffe spéciale n° 4 page 13 a été apposée sur le courrier destiné à chacune des 3 destinations

## 1.3.1930 : 39eme VOYAGE

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 1.3, Antibes A:1.3-D:2.3, Naples A:2.3-D:3.3, Corfou 3.3, Athènes A:3.3 - D:4.3, Beyrouth 4.3

## B - Appareils et Equipages

Marignane-Corfou Corfou-Beyrouth

Appareils : Cams 53 F.AIZACams 53 F.AIZB

Equipages :		
Pilotes :	PICHODOU	LECLAIRE
Mécanos :	?	COLOMBON
Radios :	PONS	PONS

## C - Courrier

Une dépêche postale est formée pour la 2eme fois pour Castelrosso

-Marseille 28.2 - Castelrosso 4.3

**29.3.1930 : 43eme VOYAGE et 2.4.1930 - Inauguration de la ligne Damas-Bagdad**

## A - Itinéraire

Aller :  
Marignane 29.3, Beyrouth 31.3, Damas 2.4, Bagdad 2.4

Retour :  
Bagdad 4.4, Rutbah (escale fortuite), Damas 4.4  
Beyrouth 2.4, Marignane 4.4

## B - Appareils et Equipages

Appareils :  
Damas-Bagdad et retour : Berline Bréguet F.AIZT

Equipage :  
Pilote : CAMOIN, Mécano DESCAMP, Radio PARISOT

## C - Courriers

C'est l'inauguration du nouveau service Damas-Bagdad qui fonctionne à l'essai depuis le 3 janvier 1930. C'est probablement sa première utilisation par le service postal et vraisemblablement pour uniquement le courrier local. Celui venant d'en de ça de Beyrouth, et notamment de France, n'a été acheminé qu'au cours de la liaison du 8.4 qui, au contraire du vol inaugural, a été effectuée sur l'horaire officiel.

Jusqu'à ce jour les liaisons n'étaient pas en correspondance avec celles de la ligne Marseille-Beyrouth. On remarque, par ailleurs, que si le vol aller du 2.4 est bien en correspondance avec celui Marignane-Beyrouth, le retour du 4.4 ne l'est pas. Il faudra attendre le 2.6 pour que les lignes Marseille-Beyrouth et Damas-Bagdad soient mise en correspondance dans les deux sens.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler que le trajet Beyrouth-Damas s'effectue en auto. Une étude sur les bases de la Cie en ~~en~~ Proche-Orient essaie d'apporter quelques lumières sur cette question.

- Beyrouth ou Damas (1) 1.4 - Bagdad 2.4 (CS en bleu à Beyrouth, noir à Damas n° 10 page 62)
- Bagdad 3.4 - Damas ou Beyrouth 4.4 (CS en bleu n° 11 page 62)

(1) une partie du courrier déposé à Damas, vraisemblablement dans les locaux de la Cie, porte outre le CS n° -10-, un cachet rectangulaire de 97x33 m/m (GR n 621 - page -66-) et un autre circulaire, spécial à la Cie (CS n° 12 - page 66-), tous les 2 en bleu. Ajoutons enfin que l'on trouve sur ce même courrier une griffe linéaire "COURRIER PAR AVION" en violet assez semblable à celle figurant sur les plis transportés le 17.4.1923 de Damas à Bagdad par le Lt RIGNOT (GR n° 1 page 9 Raids) - et le 9.6.1929 (renvoi 2 page 5) par la Cie.

**5.4.1930 : 44eme MARSEILLE - BEYROUTH et- 2eme DAMAS - BAGDAD**

## A - Itinéraire

Aller :  
Marignane 5.4, Naples A:5.4-D:6.4, Corfou 6.4, Athènes A:6.4-D:7.4, Beyrouth 7.4, Damas 8.4, Bagdad 8.4

## B - Appareils et Equipages

Appareils	Marignane-Corfou Cams 53 F.AIQZ	Corfou-Athènes Cams 53 F.AJLJ	Athènes-Beyrouth Berline Bréguet	Damas-Bagdad F.AJJR
Equipages				
Pilotes :	POMMEREAU	POMMEREAU	LANATA	CAMOIN
Mécanos :	COLOMBON	J.HENNEQUIN	ROUX	DESCAMPS
Radios :	LE DUFF	LE DUFF	GUERIN	PARISOT

## C - Courrier

C'est à l'occasion de cette 2eme liaison postale Damas-Bagdad que le courrier français a été accepté pour l'Iraq et les au-delà.

- Marseille 4.4 - Bagdad 8.4

## Numérotation des voyages

Pour éviter toute confusion ou hésitation, nous précisons que nous n'avons pas jugé utile de modifier la numérotation des voyages à partir du 31.5.1930, bien qu'à cette date les liaisons s'effectuent jusqu'à Bagdad. Ainsi donc, jusqu'au 51 eme voyage, il s'agit de liaisons aller et retour Marignane-Beyrouth (sauf précisions particulières) et en suite Marignane-Bagdad.

## 31.5.1930 : 52eme VOYAGE

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 31.5, Beyrouth 2.6, Damas 2.6, Bagdad 2.6

Retour :

Bagdad 3.6, Damas 3.6, Beyrouth 4.6, Marignane 5.6

## B - Appareils et Equipages

Appareil :

Damas-Bagdad et retour :  
Berline Bréguet F.AJJR

Equipage :

Pilote : CAMOIN  
Mécano : DESCAMPS  
Radio : PARISOT

## C - Courriers

C'est à la fois le premier voyage Damas-Bagdad et retour en correspondance dans les 2 sens avec la ligne Marignane-Beyrouth, et la première liaison Marignane-Bagdad effectuée dans le plus court laps de temps soit en 48 heures.

- Marseille 30.5 - Bagdad 2.6

- Bagdad 2.6 - Marseille 5.6



CS7



CS9

PAR HYDRAVION  
Voie A.U.L.O.

GR3



CS10



CS8



CS11

PAR HYDRAVION  
Voie A.U.L.O.

PAR HYDRAVION  
Voie AIR ORIENT

Monsieur THRIOREAU  
Compagnie AIR UNION LIGNES d'ORIENT  
Hôtel Suisse  
CORFOU

(Grèce)

**7.6.1930 : 53eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 7.6, Beyrouth 8.6, Damas 9.6, Bagdad 9.6

Retour :

Bagdad 10.6, Beyrouth 11.6, Athènes 11.6, Corfou A:11.6-D:12.6, Marignane 12.6

## B - Appareils et Equipages

	Corfou-Athènes	Athènes -Beyrouth	Damas-Bagdad
Appareils aller :	Cams 53 F.AIZB	Cams 53 F.AJLJ	Bréguet F.AIZT

Equipages aller

Pilotes:	LECLAIRE	LANATA	CAMOIN
Mécanos :	COLOMBON	ROUX	DESCAMPS
Radios :	PONS	GUERIN	PARISOT

Appareils retour sur le parcours : Athènes - Corfou  
Cams 53 F.AIZB

Equipage retour sur le parcours : Athènes - Corfou  
Pilote WINCKLER, Mécano COLOMBON, Radio PONS

## C - Courriers

Aller :

Athènes livre à la Cie A.U.L.O. son premier courrier pour Bagdad et reçoit celui en provenance de Corfou.

- Corfou 8.6 - Athènes 8.6 (GR n°3 page 62 ) ..... 34 plis  
- Athènes 8.6 - Bagdad 9.6 ..... 7 plis

Retour :

Poursuivant l'extension de ses relations postales avec les escales de la ligne, Athènes livre son premier courrier pour Corfou.

- Athènes 11.6 - Corfou 11.6 (GR n° 3 page 62)..... 73 plis

**14.6.1930 : 54eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 21.6, Corfou 15.6, Beyrouth 15.6, Damas 16.6, Bagdad 16.6

## C - Courrier

Corfou poste pour la première fois du courrier pour Bagdad

- Corfou 15.6 - Bagdad 16.6 (GR n°3 page 62 ) ..... 11 plis

**21.6.1930 : 55eme voyage**

## A - Itinéraire

Aller :

- Marignane 21.6, Castelrosso 22.6, Beyrouth 22.6

## C - Courrier

Les postes grecques livrent pour la première fois à la Cie , du courrier à destination de Castelrosso.  
Cofou 22.6, Casterosso 22.6

**23.7.1930 : 59eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Retour :

Beyrouth 23.7, Castelrosso 23.7, Marignane 25.7

## C - Courrier

Les postes de Castelrosso confient leur premier courrier pour Corfou à l'hydravion d'Air Orient.  
Castelrosso 23.7 - Corfou 24.7 ..... 76 plis

**30.7.1930 : 60eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Retour :

Beyrouth 30.7, Athènes 30.7, Corfou 31.7, Marignane 31.7

## C - Courriers

Les postes grecques d'Athènes et de Corfou livrent à la Cie Air Orient un premier courrier à destination de Naples

- Athènes 30.7	- Naples 31.7	(GR n° 3 page 62)	....74 plis
- Corfou 30.7	- Naples 31.7	(GR n° 5 page 66)	.....351 plis

**9.8.1930 : 62eme VOYAGE**

## A - Itinéraire

Aller :

Marignane 9.8, Beyrouth 11.8, Damas 11.8, Rutbah 11.8

Retour :

Rutbah 15.8, Damas 15.8,  
Beyrouth 13.8, Castelrosso A:13.8-D:14.8, Athènes 14.8,  
Corfou 14.8, Naples A:14.8-D:15.8, Marignane 15.8

A l'aller l'appareil du Damas - Bagdad est obligé de se poser sur le terrain de Rutbah à la suite d'une panne de moteur. Après réparation, la berline Bréguet F.AIZT de CAMOIN rentre à Damas le 15.8 sans avoir tenté de rejoindre Bagdad.

## C - Courriers

Aller :

A l'occasion de cette liaison, Gènes livre à A.O son premier courrier pour Athènes, Castelrosso et Beyrouth. Pris en charge par la Cie, à l'escale de Naples, il reçoit la griffe triangulaire déjà utilisée (n° 4 page 12 ). On notera par ailleurs, que les correspondances pour Bagdad ont été acheminées, depuis Rutbah, par voie terrestre à la suite de la panne de l'appareil de CAMION.

- Marseille 8.8	- Bagdad 13.8		
- (Gènes 8.8)	- Naples 9.8	- Beyrouth 11.8	1 CP + 6 plis
- (Gènes 8.8)	- Naples 9.8	- Athènes 10.8	18 plis
- (Gènes 8.8)	- Naples 9.8	- Castelrosso 10.8	50 plis

Retour :

Le courrier centralisé à Bagdad pour l'Europe, et acheminé vraisemblablement par voie de terre jusqu'à Beyrouth, est-il parvenu à temps pour pouvoir profiter du vol Beyrouth-Marignane du 13.8 ? La question reste posée à ce jour.

En revanche on connaît un premier courrier en provenance de Rhodes via Castelrosso pour différentes escales de la Cie Air Orient.

- (Rhodes 12.8) - Castelrosso 13.8 - Corfou 14.8      9 plis
- (Rhodes 12.8) - Castelrosso 13.8 - Naples 14.8      14 plis

### 29.11.1930 : 78eme VOYAGE

#### A - Itinéraire

Aller :

Marignane 29.11, Monte Cristo A:29.11-D:1.12, San Stéphano 1.12,  
Corfou A:1.12-D:2.12, Athènes A 2.12-D:3.12, Beyrouth 3.12,  
Damas 4.12, Bagdad 4.12.

#### B - Appareils et Equipages

Appareil :

Marignane - Corfou : Cams 53 F.AIQZ

Equipage :

Marignane - Corfou : Pilote POMMEREAU, Mécano J;HENNEQUIN, Radio LE DUFF

#### C - Courrier

A la suite d'une panne de moteur, l'appareil, qui a pu se réfugier à Monte Cristo, est déchargé et le courrier transporté par bateau jusqu'à San Stéphano, port de la côte italienne. Après réparation, l'équipage rejoint San Stéphano où il récupère le courrier resté en souffrance et poursuit son voyage.

- Marseille 28.11 - Beyrouth 3.12

### 25.12.1930 : 81 eme VOYAGE

#### A - Itinéraire

Retour :

Bagdad 25.12, Damas 29.12,  
-Beyrouth 27.12, Athènes 27.12, Corfou A:27.12-D:28.12,  
Marignane 28.12

La Berline Bréguet F.AIZT, pilotée par CAMOIN (Mécano DESCAMPS, Radio PARISOT), tombe en panne à 130 km à l'est de Damas et ne rentre à sa base que le 29.12. Entre temps l'hydravion Cams 53 F.AIQZY, piloté par LANATA (Mécano ROUX, Radio GUERIN), a quitté Beyrouth le 27.12.

#### C - Courriers

Nous ignorons si le courrier, embarqué à Bagdad, a pu être réacheminé assez rapidement, lui permettant alors de ne pas manquer le départ de LANATA. En conséquence nous nous contentons de donner l'information et de répertorier sans toutefois indiquer de date d'arrivée à Marignane.

- Bagdad 24.12 - Marseille ?
- Beyrouth 26.12 - Marseille 28.12

Depuis le 20.9.1930 (68eme voyage) les lignes Marseille - Beyrouth et Damas - Bagdad assurent, tous les 14 jours, outre le transport du courrier du Proche Orient, celui d'Indochine en collaboration avec le Cie Hollandaise K.L.M. Les liaisons Marignane - Beyrouth susceptibles d'intérêt et en correspondance avec celles de la K;L;M; sont décrites au chapitre traitant de la collaboration A.O - K.L.M.

Par ailleurs, à dater du 17.1.1931 à l'aller et 14.2 au retour, la ligne Marseille - Beyrouth, mise en concordance avec celle de Damas - Saïgon, participera, tous les 14 jours, et en alternance avec les liaisons de la Cie K.L.M., à l'exploitation du service Marseille - Saïgon. Son étude comprendra éventuellement celle des vols Marignane - Beyrouth postérieurs à ces deux dates.

**1. COURRIER-DEPÊCHES**  
**CORFOU - NAPLES**  
 C<sup>o</sup> AIR-UNION - LIGNE STIRIE-GRÈCE-ITALIE-FRANCE

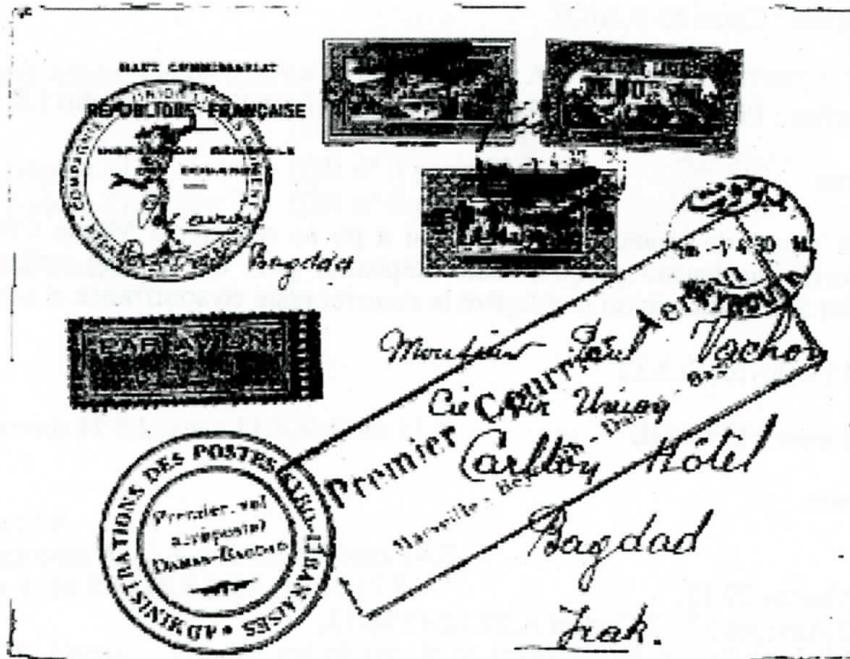
GR5



**COURRIER PAR AVION**

GR4

CS12



GR6

CHAPITRE III.II

**LE SERVICE POSTAL  
FRANCE - INDOCHINE**

Après avoir donné un aperçu de l'organisation des lignes constituant le grand service France - Indochine il est maintenant temps de voir ce que fut son histoire postale et philatélique.

La ligne NOGUES a connu 2 périodes importantes d'expansion.

La première débute avec l'ouverture et l'exploitation du service Marseille-Beyrouth-Bagdad et s'étend de 1929 à 1931.

La seconde commence avec la mise en activité, le 17.1.1931, du tronçon Damas-Saïgon qui, en correspondance avec le service précédent, réalise la ligne Marseille-Saïgon qui fonctionne tous les 14 jours.

L'histoire retient cependant que le passage de la 1<sup>re</sup> à la 2<sup>me</sup> période a été précédé par la mise en exploitation d'un service mixte franco-hollandais bimensuel qui, après l'ouverture de la ligne Marseille-Saïgon, a continué à fonctionner. Alternant alors sur l'itinéraire, ces 2 Cies permettent à l'Administration Postale d'acheminer un courrier toutes les semaines.

En mai 1932 les liaisons d'Air Orient deviennent hebdomadaires. L'aide apportée par la Cie hollandaise ne se justifiant plus, l'Administration des P.T.T donne à Air Orient l'exclusivité du transport postal entre la France et l'Indochine.

C'est à l'étude de ces 3 étapes de l'histoire de la ligne que sont consacrés les chapitres suivants

La K.L.M, qui a effectué en 1928 des essais de liaisons postales entre les Pays-Bas et sa colonie des Indes Néerlandaises, ouvre en 1929, un service régulier Amsterdam-Bandoeng et retour tous les 14 jours.

NOGUES, qui poursuit avec ténacité son projet de liaison aérienne entre la France et l'Indochine, voit dans ce service, la possibilité d'organiser sans attendre, un transport de courrier par la K.L.M d'Amsterdam à Bangkok par Air Asie, compagnie associée avec A.U.L.O., de Bangkok à Saïgon.

Il entreprend aussitôt des démarches dans ce sens tant auprès de la compagnie hollandaise que des autorités françaises compétentes. Sans attendre, Air Asie commence dès le 11.10.1929 des essais de rotation Saïgon-Bangkok-Saïgon en correspondance avec les avions hollandais qui volent déjà régulièrement depuis le 12.9.1929.

Toutes les difficultés administratives ayant été aplanies, le premier courrier français, ainsi transporté, arrive à Saïgon le 10 décembre 1929.

Les autorités anglaises ayant retiré à la K.L.M les autorisations d'atterrissage en Indes pendant la mousson, le service est suspendu le 16.1.1930, aussitôt après l'envol du dernier avion encore à Bandoeng. A partir d'Amsterdam le dernier départ a eu lieu le 12 décembre 1929.

Autorisée à nouveau à atterrir en Indes anglaises, la K.L.M reprend l'exploitation de son service le 25.9.1930.

Air Orient, issue de la fusion d'A.L.U.O. et de Air Asie, exploite maintenant la ligne Marseille-Beyrouth-Damas-Bagdad. La K.L.M faisant escale à Bagdad, cette ville devient tout naturellement le point de rencontre, au Proche Orient, des appareils d'Air Orient et de la K.L.M, Bangkok en Asie restant l'autre point de correspondance des avions des 2 Compagnies (voir en annexe).

C'est ainsi que le courrier franco-indochinois sera transporté tous les 14 jours de

- Marseille à Bagdad par Air Orient
- Bagdad à Bangkok par K.L.M
- Bangkok à Saïgon par Air Orient

Cette organisation donne satisfaction malgré quelques difficultés dues, à la priorité que K.L.M réserve parfois à son courrier, et à la rapidité de certains de ces vols, perturbant les horaires et les correspondances prévues à Bagdad. Elle fonctionnera ainsi jusqu'au 17.1.1931, date de l'ouverture, par NOGUES, de la ligne bimensuelle Marseille-Saïgon. A cette date et jusqu'au 5 mai 1932, où le service français deviendra hebdomadaire, le courrier franco-indochinois sera transporté une semaine par Air Orient, la semaine suivante par A.O et K.L.M. La fréquence du service hollandais, devenu hebdomadaire

le 1.10.1931, n'a aucune incidence sur celle des courriers franco-indochinois. Les vols K.L.M postalisés par les service français, sont exclusivement ceux ayant lieu la semaine ou A.O ne vole pas.

L'ouverture par A.O de son propre service hebdomadaire, le 5.5.1932, marque la fin de la collaboration franco-hollandaise.

L'histoire de la ligne aérienne France-Indochine va maintenant se confondre avec celle d'A.O et ensuite d'A.F

La collaboration des Compagnies A.O et K.L.M nécessite, du côté français, la mise en oeuvre des lignes ouvertes récemment à l'exploitation : Marseille-Beyrouth, Damas-Bagdad et Bangkok-Saïgon.; on voudra bien se reporter aux chapitres pour ce qui concerne les données relatives à chacune de leur organisation.

Quant à l'étude de cette collaboration, elle se divise en 3 chapitres reprenant ainsi le étapes successives de l'exploitation mise en place :

- 3.10.1929 au 16.1.1930 : Essais par Air Asie avec K.L.M
- 25.9.1930 au 16.1.1931 : Exploitation régulière . Une semaine A.O jusqu'à Bagdad (que nous évoquons dans un autre chapitre), la semaine suivante A.O et K.L.M jusqu'à Saïgon.
- 17.1.1931 au 5.5.1932 : Exploitation alternée A.O et K.L.M



## A - ESSAIS AIR ASIE + K.L.M du 3.10.1929 au 16.1.1930

### ORGANISATION

#### 1) Fonctionnement du service

L'avion de la K.L.M quitte Amsterdam tous les 14 jours et reçoit de France le courrier pour l'Indochine amené à Paris par avion. A son passage à Bangkok les dépêches pour Saïgon sont remises au service Saïgon-Bangkok assuré par Air Asie.

(1) Voir pages suivantes les notes de l'auteur sur l'acheminement du premier courriers français par la K.L.M et les incertitude sur le lieu de prise en charge par K.L.M

#### 2) Itinéraire des liaisons

a - Europe-Indes Néerlandaises par K.L.M.

Amsterdam- Europe Centrale-Bagdad-Djask-Karachi-Jodpur-Allahabad-Calcutta-Akyab-Bangkok-Médan-Palabang-Batavia-Bandoeng.

b - Saïgon-Bangkok par air Asie

- du 11.10 au 6.12.1929 Saïgon-Pnom Penh-Pursat-Bangkok

- à partir du 7.12.1929 l'escale de Pursat est remplacée par celle de Battanbang.

#### 3) Affranchissement des correspondances

a - France-Indochine

- taxe postale : 0fr50 jusqu'à 20 grammes

- surtaxe aérienne : 10fr par 10 grammes

b - Indochine-France

- taxe postale : 6 cents jusqu'à 20 grammes

- surtaxe aérienne : 1 piastre par 10 grammes

c - Indochine-Siam

- taxe postale 10 cents jusqu'à 20 grammes

- surtaxe aérienne : 10 cents par 10 grammes

### DESCRIPTION DES VOYAGES

Les 4 premières liaisons Saïgon-Bangkok et retour sont effectuées sans transport de courrier. Les vols sont mis à profit par les pilotes pour étudier le parcours, reconnaître les terrains et mettre en correspondance les horaires d'A.A. avec ceux de la K.L.M. et éviter ainsi pour l'avenir les rendez-vous manqués des débuts.

#### 3.10.1929 : 1er Essai (non postal)

	3.10.29		AMSTERDAM	↑	
			↓ BANGKOK	↑ 10.10	←
←	13.10-17h		↓ PRACHUAP	↑	
↓	(15.10)		↓ BANDOENG	↑ (8.10)	↑
<hr/>					
↓	12.10		↓ BANGKOK	↑ 11.10-15h	→
→	12.10	A}	↓ PRACHUAP	↑	
	14.10-6h	D}	↓	↑	
	14.10-16h		↓ SAIGON	↑ 11.10-6h30	

Saïgon-Bangkok-Prachuap et retour

Appareil : Potez 32

Equipage : Pilote BOURGEOIS

Les autorités indochinoises n'ont pas encore reçu l'autorisation de confier du courrier à la K.L.M.

BOURGEOIS quitte Saïgon, pour Bangkok le 11.10, avec l'espoir de revenir avec celui de France. Dans le même temps la Cie Air Orient est avisée que l'avion hollandais venant d'Europe, trop lourdement chargé pour se poser sur le terrain de Bangkok, ira atterrir à Prachuap (terrain militaire à 300 km au sud de Bangkok). BOURGEOIS, qui est arrivé à Bangkok après le passage de l'appareil se dirigeant vers Amsterdam, est informé de ce changement. Il repart le lendemain pour Prachuap. Il y rencontre l'avion hollandais mais rentre à Saïgon sans courrier.

**17.10.29 : 2me essai (non postal)**

17.10.29	AMSTERDAM	↑	1.11	
Avion Accidenté	↓	↑		
	BANGKOK	{	24.10	
		D		
		{A	23.10	←
	BANDOENG	↑	(22.10)	
28.10-5h	↓ BANGKOK	↑	23.10-16h30	→
28.10-16h45	↓ SAIGON	↑	23.10-8h40	

Saïgon-Bangkok et retour

Appareil : Potez 32

Equipage : Pilote LACAZE

LACAZE quitte Saïgon sans courrier, les autorisations n'étant pas encore parvenues de Paris. L'avion de la K.L.M., accidenté à Constantinople, ne transportant pas de courrier français, est attendu en vain par LACAZE qui ne rentre à Saïgon que le 28.10.

**31.10.29 : 3me essai (non postal)**

← 31.10.29	AMSTERDAM	↑		
← 10.11	↓ BANGKOK	↑		
↓ (12.11)	↓ BANDOENG	↑	(30.10)	
→ 11.11-6h	↓ BANGKOK	↑	10.11	
11.11-13h	↓ SAIGON	↑	9.10-7h30	

Saïgon-Bangkok et retour

Appareil : Potez 32

Equipage : Pilote BOURGEOIS

A la suite de deux accidents survenus en Europe, la Cie K.L.M. est contrainte, faute d'appareil disponible de supprimer le vol du 30.10 au départ de Bandoeng.

Poursuivant ses vols d'entraînement BOURGEOIS assure néanmoins la liaison, mais revient à Saïgon sans courrier.

**14.11.29 : 4me essai (non postal)**

← 14.11.29	AMSTERDAM	↑	22.11	←
← 25.11	↓ BANGKOK	↑	4.12	
↓ (27.11)	↓ BANDOENG	↑	23.11	↑
→ 27.11	↓ BANGKOK	↑	23.11	→
27.11	↓ SAIGON	↑	23.11	

Saïgon-Bangkok et retour

Appareil : Potez 32

Equipage : Pilote BOURGEOIS

Toujours pas de décision de confier du courrier à la K.L.M., aussi bien à l'aller qu'au retour. Notons que l'avion Saïgon-Bangkok est arrivé trop tard pour assurer sa jonction avec celui de la K.L.M. venant de Bandoeng.

**28.11.29 : 5me essai (1er courrier français)**

C'est la première liaison postalisée au départ de France.

	28.11.29	AMSTERDAM	↑ 13.12	
←	8.12	↓ BANGKOK	↑ 6.12	←
↓	(10.12)	↓ BANDOENG	↑ (4.12)	↑
<hr/>				
→	9.12	↓ BANGKOK	↑ 7.12	→
	10.12	↓ SAIGON	↑ 7.12	

**Amsterdam-Bangkok**

Appareil : Fokker immatriculé PH-AEN  
 Equipage : SOER, WIERSMA, NABER

**Saïgon-Bangkok et retour**

Appareil : Potez 32  
 Equipage : Pilote LACAZE

A partir de cette liaison l'escale de Pursat, sur Saïgon-Bangkok, est remplacée par celle de Battambang. Les services postaux français confient pour la première fois du courrier à l'avion de la K.L.M. quittant Amsterdam le 28.11. En revanche les autorités indochinoises, n'ayant pas encore reçu les autorisations nécessaires, laissent partir à vide l'avion d'Air Asie se rendant à Bangkok. Ce dernier arrivera, une fois encore après le passage de l'appareil hollandais se dirigeant vers l'Europe.

De retour de Bangkok LACAZE, retenu à Pnom Penh par le mauvais temps, n'arrive à Saïgon que le 10.12 avec un très faible courrier.

Ce dernier posté en France a été transporté par avion à Amsterdam où les services postaux ont apposé, au verso en général, un cachet spécial de transit utilisé exclusivement pour les correspondances avion. (GR n° 1. page 76)

La plupart des recommandés portent également au verso le timbre à date de Bangkok du 9.12.

Un certain nombre de plis, originaires d'expéditeurs français, a été adressé, sous double enveloppe et coupon-réponse joint, aux services postaux hollandais. Ce courrier, affranchi par les postes d'Amsterdam, ne peut être assimilé à du courrier réellement français, ce qui conduit à penser que sur un ensemble d'un poids total, de faible importance, celui originaire de France doit être infime.

Pour l'anecdote mentionnons la presse locale indochinoise: "Lacaze a débarqué un sac de courrier, une dizaine de lettres tout au plus". C'est la seule information que nous ayons sur le faible volume du courrier.

-( Paris 26.11 ), Amsterdam 26.11 - Saïgon 10.12

**12-18.12.29 : 6me Essai 1re Malle Hollandaise au retour**

c'est la première fois et la seule, au cours de cette période, que du courrier est transporté dans les 2 sens à l'occasion d'un vol Saïgon-Bangkok-Saïgon.

	12.12.29	↓	AMSTERDAM	↑	28.12	
←	22.12	↓	BANGKOK	↑	20.12	←
↓	24.12	↓	BANDOENG	↑	(18.12)	↑
<hr/>						
→	23.12	↓	BANGKOK	↑	19.12	→
	23.12-16h	↓	SAIGON	↑	19.12-6h30	

**B - Appareils et Equipages**

Amsterdam - Bangkok  
 Appareil : Fokker immatriculé PH-AEO  
 Equipage : TEPAS, PELLENS, WEBER

Bangkok-Amsterdam  
 Appareil : Fokker immatriculé PH-AGR

Equipage : SMIRNOFF HONDONG KOTTE

Saïgon-Bangkok et retour  
Appareil : Potez 32  
Equipage : Pilote BOURGEOIS, Mécano MINH

### C - Courriers

#### a - France-Indochine

C'est le 2<sup>me</sup> et dernier courrier de France, avant la reprise régulière des liaisons en septembre 1930

- Paris 11.12 et jours précédents - Saïgon 23.12 (1)	
- idem idem idem	336 plis (2)
- Amsterdam 11.12 et jours précédents - Saïgon 23.12	67 plis

(1) le courrier reçu était-il exclusivement non surtaxé? On peut sans trop de risque affirmer que non. Lisons la presse : "2 sacs de courrier comprenant notamment (donc pas exclusivement) des correspondances non surtaxées et portant le griffe..etc."

(2) ces plis, transportés sans perception de la surtaxe aérienne, portent la griffe sur 2 lignes "TRANSPORTE/EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION" (GR n°2 page 76) Une 2<sup>me</sup> griffe, même texte, même présentation est connue avec une 2<sup>me</sup> ligne composée de caractères différents.

#### b - Indochine-France

L'Indochine forme pour la première fois une dépêche postale acheminée par un service régulier commercial.

##### - Conditions de dépôt:

Les correspondances doivent porter:

- l'étiquette " Par Avion"
  - la mention "Par Malle Aérienne Hollandaise"
  - être affranchies au tarif suivant:
- taxe postale : 6 cents jusqu'à 20 grammes  
surtaxe aérienne : 1 piastre par 10 grammes  
Dernières levées au bureau de "Saïgon Central"  
recommandés : 18.12 à 20h  
ordinaires : 19.12 à 5h

En principe le courrier, ainsi transporté, ne comprend pas de correspondance originaire du Tonkin (décision tardive de livrer une dépêche à l'avion) ni à destination du Siam (autorisation d'acheminement non donnée).

- Saïgon 15.12 - Paris 29.12	(1)
- " 18.12 - " 29.12	recommandés 1076 (2)
	ordinaires 587

(1) du courrier au départ de Saïgon aurait également reçu la griffe visée au renvoi 2 de la page précédente. Non confirmé !!  
(2) certains ouvrages précisent que les recommandés étaient affranchis à 122 cents. Il convient de dire que les taxes postales et aériennes cumulées s'élevaient officiellement à 121 cents, et que les diverses valeurs postales, en vente à l'époque, permettaient de composer cet affranchissement.

#### 2.1.30 : 7<sup>me</sup> essai - 2<sup>me</sup> Malle Hollandaise

C'est l'avant dernière liaison vers l'Europe. Les vols au départ d'Amsterdam sont déjà arrêtés

### B - Appareils et Equipages

2.1.30	↓	SAIGON	↑	7.1-16h
6H30				
2.1-8h50	↓	PNOM PENH	↑	
2.1	↓	BANGKOK	↑	7.1-8h30
↓	↓	BANDOENG	↑	
→ 2.1	↓	BANGKOK	↑	
11.1	↓	AMSTERDAM	↑	

Saïgon -Bangkok et retour  
Appareil : Potez 32

Bangkok-Amsterdam  
Appareil : Fokker immatriculé PH-AEN  
Equipage : SOER, WIERSMA, NABER

### C - Courriers

a - Conditions générales de dépôt : identiques à celles prévues pour le vol du 19.12

b - Dernières levées au bureau de "Saïgon Central"

- recommandés : 1.1.30 à 11h
- ordinaires : 2.1 à 5h

Outre le courrier déposé à Saïgon à l'occasion de ce voyage, l'avion a également embarqué:

- Courrier de LE BRIX et ROSSI en instance à Saïgon : les services postaux font savoir que les correspondances déposées les 21 et 22.12, en vue du retour en France des aviateurs, seront confiées à l'avion d'Air Asie quittant Saïgon le 2.1.; accidentés près de Moulmein à l'aller, ils avaient dû interrompre leur tentative.

- Courrier de Pnom Penh : le bureau de Pnom Penh a formé une dépêche remise à BOURGEOIS, le 2.1 à 8h50, sur le terrain local de Pochentong. Ce courrier sans doute très rare, porte la mention manuscrite, mais pas la griffe " Par Malle Aérienne Hollandaise" apposée uniquement sur le courrier déposé à Saïgon

- Saïgon 1.1.30 - France 3500 plis
- " 21 ou 22.30 - France 13.1 (1) (2)
- Pnom Penh 2.1.30 et quelques jours avant - France 13.1

(1) pour la première fois est utilisée, pour l'ensemble du courrier centralisé à Saïgon, la griffe encadrée, généralement frappée en rouge, avec texte sur 2 lignes "PAR MALLE AERIENNE/HOLLANDAISE" (GR.n° 3 page 76)

(2) ces plis, préparés pour le retour de LE BRIX et ROSSI, portent un timbre à date du 21 ou 22.12.1930. Ils sont plus rares que ceux déposés spécialement à l'occasion de la liaison du 2.1.1930

### 16.1.30 : 8me Essai - 3me Malle Hollandaise

C'est le dernier vol effectué au départ de Bandoeng

### B - Appareils et Equipages

16.1.30	↓	SAIGON
16.1	↓	PNOM PENH
← 16.1	↓	BANGKOK
↓ (15.1)	↓	BANDOENG
→ 16.1	↓	BANGKOK
24.1	↓	AMSTERDAM

Saïgon-Bangkok et retour  
Appareil : Potez 32  
Equipage : Pilote BOURGEOIS

Bangkok-Amsterdam  
Appareil : Fokker immatriculé PH-AEO  
Equipage : TEAS, PELLENS, WEBER  
Passager de Saïgon à Bangkok : GLAIZE  
Directeur pour l'Indochine d'Air Asie

## C - Courriers

Les conditions de dépôt du courrier restent identiques pour la première fois : surtaxe aérienne 10 cents par 10 grammes.

dernières levées au bureau de "Saïgon central" :

- recommandés : 15.1 à 20h
- ordinaires : 16.1 à 5h

Le bureau de Pnom Penh a formé une dépêche qui a été remise directement, pour la 2<sup>me</sup> et dernière fois, à l'avion faisant escale sur le terrain de Pochentong.

Dernière levées à Pnom Penh :

- recommandés : 15.1 à 18h
- ordinaires : 16.1 à 4h30

- Saïgon 15 ou 16.1 - France 25.1                      3000 plis
- " " - Bangkok 16 ou 17.1 (1)                      8 plis
- Pnom Penh 16.1 - France 25.1

(1) la griffe "PAR MALLE HOLLANDAISE" déjà utilisée le 2.1, n'a été apposée que sur le courrier centralisé à Saïgon



PARMALLE AÉRIENNE  
HOLLANDAISE



GR3



Monsieur G. X. Mayer  
18 Cité Ervise  
Paris 9<sup>e</sup>

PARMALLE AÉRIENNE  
HOLLANDAISE

R SAIGON RP  
N° 761



GR1



CS1

TRANSPORTEE  
EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION

GR2



GR4

## B - EXPLOITATION REGULIERE du 25.9.1930 au 17.1.1931

Après 8 mois d'interruption la Cie K.L.M reprend ses vols et le transport du courrier franco-indochinois.

### ORGANISATION

#### 1) Itinéraire et périodicité des liaisons

a - K.L.M : A l'exception des 2 premiers vols aller et retour qui ont lieu à une semaine d'intervalle, les départs s'effectuent tous les 14 jours, les jeudis d'Amsterdam, les vendredis de Bandoeng.

L'itinéraire de 1929, utilisé lors de la reprise des vols, est modifié dès la 2<sup>me</sup> liaison à la suite de l'interdiction, par la Turquie, du survol de son territoire. A partir de Sofia les appareils passent alors par Athènes et Le Caire avant de rejoindre, à Bagdad, l'itinéraire habituel. Les correspondances avec A.O ont lieu à Bagdad et Bangkok.

b - A.O : Départ chaque semaine tous les samedis:

- de Marseille sur le tronçon méditerranéen Marseille-Beyrouth prolongé jusqu'à Bagdad depuis avril 1930 par la création de la ligne Damas-Bagdad (1)
- de Saïgon sur la ligne Saïgon-Bangkok qui reprend ses liaisons en même temps que la K.L.M

#### 2) - Acheminement et conditions de dépôt du courrier

##### France - Indochine

a - Acheminement :

Deux voies sont utilisées pour acheminer le courrier:

- Marseille-Bagdad-Bangkok-Saïgon : ce nouvel itinéraire est emprunté pour le transport de la majorité des correspondances.
  - Paris-Amsterdam-Bagdad-Bangkok-Saïgon: cet itinéraire déjà en vigueur en 1929 n'est plus emprunté que pour l'acheminement du courrier déposé dans la semaine précédent le départ de la K.L.M d'Amsterdam (très exactement du samedi au mercredi suivant veille du départ de l'avion hollandais.)
- Passant à Bagdad, l'avion de la K.L.M, qui a déjà reçu à Amsterdam les dépêches formées à Paris, prend en charge celles parvenues par le service Marseille-Bagdad. La totalité de ces dépêches sont livrées à Bangkok à l'appareil d'A.O

b - Dépôt :

A Paris les correspondances doivent être déposées, en dernières limites, au bureau de "Paris Gare PLM Avion"

- les vendredis 10 et 24.10 et ensuite tous les vendredis avant 16 heures, pour la voie via Marseille-Bagdad (1)
- les mercredis 15 et 29.10, et ensuite tous les 2 mercredis, précédant le départ de la KLM, avant 10 heures, pour la voie via Amsterdam.

L'acheminement vers Amsterdam ou Marseille est assuré par fer, sauf si l'expéditeur demande le transport par avion et acquitte la surtaxe avion supplémentaire correspondante.

c - Affranchissement :

- taxe postale : 0fr50 jusqu'à 20 grammes
- surtaxe aérienne : 6fr par 10 grammes
- surtaxes aériennes supplémentaires sur demande des expéditeurs :
- Paris-Amsterdam : 0fr50 par 20 grammes
- Paris-Marseille : 0fr35 par 20 grammes

##### Indochine - France

a - Acheminement :

Comme pour l'aller les 2 voies peuvent être utilisées. Cependant la date de dépôt n'ayant aucune

incidence sur l'itinéraire emprunté, le choix est effectué exclusivement par les expéditeurs. Notons néanmoins que, très rapidement, les services postaux informent le public que l'itinéraire via Amsterdam est réservé aux correspondances à destination des pays de l'Europe du Nord (2)

#### b - Dépôt :

Les plis doivent porter l'une des mentions suivantes :

- Par Avion de Saïgon à Amsterdam
- Par Avion se Saïgon à Marseille

Ceux ne portant aucune de ces mentions sont acheminés d'office par le service via Bagdad-Marseille

*(1) à noter qu'à la date du 10 octobre, 2 courriers pour l'Indochine avaient déjà été acheminés mais exclusivement via Amsterdam (2) cette information a-t-elle été suivie d'une application stricte ? En l'absence d'une preuve irréfutable nous sommes enclin à en douter, ayant pu constater, à l'expérience, l'existence de plis pour la France ayant transités par Amsterdam au cours de décembre 1930*

#### Courrier du Cambodge

A partir d'octobre 1930 le courrier du Cambodge, déposé ou en transit à Pnom Penh, est acheminé sur Saïgon par automobile spéciale.

Celui à destination de la France est inclus dans des dépêches directes adressées à Marseille. Par contre le courrier destinées aux pays se trouvant sur l'itinéraire de l'avion est repris, travaillé par le bureau de Saïgon Central et incorporé à son propre courrier pour les mêmes destinations.

Les correspondances non centralisées par Pnom Penh sont acheminées sur Saïgon Central et sont traitées par ce bureau comme l'ensemble du courrier dont il a la charge.

#### Identification

Les courriers acheminés :

- 1- par les dépêches directes formées par Pnom Penh portent le timbre à date de ce bureau
  - sur les timbres poste pour ceux déposés dans la ville
  - au verso pour ceux venant d'autres localités

En aucun cas on ne doit trouver l'empreinte du timbre à date du bureau de Saïgon-Central au verso de ces courriers

- 2 - par Saïgon-Central se reconnaissent par la présence au verso de l'empreinte du timbre à date de ce bureau.

Rappel : ces nouvelles modalités d'acheminement donnent un grand intérêt aux 2 dépêches postales, d'un poids très restreint, livrées directement sur le terrain de Pochentong (Pnom Penh) à l'avion Saïgon-Bangkok des 2 et 16 janvier 1930 (voir pages 73,74)

#### c - Affranchissement

- taxe postale : 6 cents jusqu'à 20 grammes
- surtaxe aérienne 60 cents par 10 grammes

Les expéditeurs ont la faculté de demander le transport par avion sur le parcours "Amsterdam-Paris ou "Marseille-Paris", en acquittant une surtaxe supplémentaire:

- Amsterdam-Paris : 5 cents par 20 grammes
- Marseille-Paris : 3,50 cents par 20 grammes

Deux remarques sont à faire au sujet de ces transports "avion" supplémentaires :

- l'acheminement avion "Amsterdam-Paris entraîne automatiquement la perception de la taxe postale internationale (1).
- le transport par avion de Marseille à Paris est, ni utile ni favorable, les avions de ce service quittant Marignane avant l'arrivée de l'appareil Saïgon-Marignane. Dans ce cas les correspondances sont acheminées par fer (2).

## DESCRIPTION DES VOYAGES

Remarques préliminaires :

- 1- Pour éviter la monotonie ne sont décrits en détail que les voyages offrant des particularités (transport

de courrier exceptionnel, accidents, ...etc). Pour les autres se reporter aux tableaux récapitulatifs figurant en annexe

2 - Dans ces tableaux récapitulatifs les vols sont classés dans l'ordre chronologique des dates de départs. Les listes comprennent les vols de la 2<sup>me</sup> et de la 3<sup>me</sup> période. La numérotation, dans chacun des tableaux est interrompue du 25.9.1930 au 29.4.1932.

3 - Les dates de départ et d'arrivée des voyages sont réelles et peuvent donc différer éventuellement de celles découlant des horaires officiels.

1) *exemple* : soit une lettre ordinaire pour la France pesant 10 grammes :

- par avion de Saïgon à Amsterdam et ensuite par fer jusqu'à destination:

6 cents (taxe postale pour la France) + 60 cents (surtaxe aérienne) = 66 cents

- par avion de Saïgon à Paris via Amsterdam : 10 cents (taxe postale internationale) + 60 cents (surtaxe aérienne jusqu'à Amsterdam) + 5 cents (surtaxe aérienne Amsterdam-Paris) = 75 cents

(2) *extrait de l'Instruction de 1930 sur le service postal aérien:*

"...si une correspondance portant la mention "avion" risque d'être retardée par suite des horaires de l'acheminement demandé

(horaires "avion" défavorable vis à vis de ceux du fer) :

- l'étiquetage "avion" est biffée de 2 traits forts en croix.

- la mention manuscrite "avion parti" est apposée sous l'étiquette.

- une empreinte de timbre à date est apposée très lisiblement au verso.

### 25.9.30 : 1er voyage aller

	25.9	↓	AMSTERDAM	
←	2.10-13h20	↓	BANGKOK	
↓	(4.10)	↓	BANDOENG	
<hr/>				
→	3.10-8h	↓	BANGKOK	↑ 2.10-13h55
	3.10-14h15	↓	SAIGON	↑ 2.10-9h

### B - Appareils et Equipages

Amsterdam-Bangkok

Appareil : Fokker immatriculé PH-AGR

Equipage : VAN DIJK, WIERSMA, BUITENHOIS

Saïgon-Bangkok

Appareil :

Equipage : Pilote BOURGEOIS

### C - Courriers

de France : pour des raisons que nous ignorons (1), les services postaux français ne semblent pas avoir tenu-compte de la nouvelle organisation dès la reprise des liaisons KLM. Ainsi la totalité du premier courrier pour l'Indochine est acheminée par fer, jusqu'à Amsterdam, où il est confié à l'avion de la KLM.

d'Indochine : le courrier avion pour le Siam est admis pour la 1<sup>re</sup> fois au départ de Saïgon (surtaxe aérienne : 10 cents par 10 grammes)

- Paris 24.9 et jours précédents - Saïgon 3.10 2kg

- Saïgon 2.10 - Bangkok 2.10

(1) on peut toutefois supposer qu'elles sont administratives. Par exemple : mise en place par les bureaux de tous ordres et surtout "Centralisateurs" de la nouvelle chaîne d'acheminement via Marseille-Bagdad.

**2.10.30 : 2me voyage aller et 1er voyage retour**

	2.10.30	↓	AMSTERDAM	↑	25.10	
←	17.10	↓	BANGKOK	↑	18.10	←
↓	(19.10)	↓	BANDOENG	↑	(17.10)	↑
→	19.10	↓	BANGKOK	↑	18.10	→
	19.10-16h	↓	SAIGON	↑	18.10-7h	

**B - Appareils et Equipages****Amsterdam-Bangkok**

Appareil : Fokker immatriculé PH-AGR

Equipage.: HONDONG,PELLENS,WEBER

**Bangkok-Amsterdam**

Appareil : Fokker immatriculé PH-AEO

Eq: VAN DIJK, WIERSMA, BUITENHUIS

**Saïgon-Bangkok et retour**

Appareil :

Equipage : Pilote LACAZE, Mécano MINH

**C - Courriers**

Aller : Comme pour le 1er voyage, la totalité du courrier de France a transité par Amsterdam. La KLM utilise pour la première fois son nouvel itinéraire sur le tronçon européen : Amsterdam, Budapest, Bergrade, Sofia, Athènes, Le Caire, Bagdad.

Retour : Le courrier pour la France est acheminé par la KLM jusqu'à Amsterdam.

- Paris 1.10 et jours précédents - Saïgon 19.10	2kg500
- Saïgon 18.10 - France 25.10 et jours suivants	33kg (3000 plis)
- " " - Bangkok 18.10-18h30	

**11.10.30 : 3me voyage aller**

↓	11.10	↓	MARIGNANE
↓	15.10	↓	BAGDAD
↓	(16.10)	↓	AMSTERDAM
→	20.10	↓	BAGDAD
↓	26.10	↓	BANGKOK
↓	(29.10)	↓	BANDOENG
→	26.10	↓	BANGKOK
	27.10	↓	SAIGON

**B - Appareils et Equipages****Marseille-Beyrouth**

Appareil : Cams 53

Equipages : ?

**Damas-Bagdad**

Appareil : Breguet 284T immatriculé F-AIZT

Equipage : CAMOIN, DESCAMP, PARISOT

**Bagdad-Bangkok**

Appareil : Fokker immatriculé PH-AEN

Equipage: DUIMELAAR, PARMENTIER, KOTTE

Saïgon-Bangkok et retour  
Appareil : ?  
Equipage : BOURGEOIS

## C - Courriers

A partir de ce vol les liaisons sont effectuées selon le schéma décrit au paragraphe "organisation". Depuis la reprise des liaisons c'est la première fois que le courrier de France est acheminé par Air Orient, de Marseille à Bagdad.

- Marseille 10.10 et jours précédents - Saïgon 27.10 2kg

## 1.11.30 : 2me voyage retour

	1.11.30	↓	SAIGON	↑	2.11-15h	
←	1.11	↓	BANGKOK	↑	2.11	←
<hr/>						
↓	(31.10)	↓	BANDOENG			↑
→	1.11	↓	BANGKOK			→
←			BAGDAD			
↓	(9.11)		AMSTERDAM			
<hr/>						
→	6.11	↓	BAGDAD			
	9.11	↓	MARIGNANE			

## B - Appareils et Equipages

Saïgon-Bangkok et retour  
Appareil : ?  
Equipage : Pilote LACAZE

Bangkok-Bagdad  
Appareil : Fokker immatriculé PH-AEO  
Equipage : HONDONG, PELLENS, WEBER

Bagdad-Marignane Voir annexe

## C - Courriers

C'est la première fois, depuis la reprise des liaisons, que le courrier indochinois est pris en charge à Bagdad, par le service Bagdad-Damas et ensuite celui de Beyrouth  
Dernière levées au bureau de "Saïgon Central":

- recommandés : 31.10 à 20h
  - ordinaires 1.10 à 5h
  - Saïgon 31.10 - France 9.11 et jours suivants
  - Saïgon 31.10 - Marseille 9.11
  - Bandoeng 31.10 - Saïgon 2.11 (courrier inconnu)
- 8 CP (1)

(1) Ces CP portant au recto l'empreinte "Malle Aérienne Hollandaise", (GR n°2 page 76), proviennent d'un courrier préparé pour le vol du 16.1.30 et qui n'a pas été expédié à l'époque. Les services postaux ont sans doute jugé inutile d'annuler l'empreinte de ce cachet, détruit après le départ de l'avion du 16.1.1930. Il existe 4 CP avec oblitération noire et 4 avec oblitération rouge.

## 8.11.1930 : 5me voyage aller

		↓	MARIGNANE			
←	8.11	↓	BAGDAD			
↓	(12.11)	↓	AMSTERDAM			
→	16.11	↓	BAGDAD			
←	23.11	↓	BANGKOK			←
↓	(25.11)	↓	BANDOENG			↑
<hr/>						
→	24.11	↓	BANGKOK	↑	22.11	→
	24.11	↓	SAIGON	↑	22.11	

## B - Appareils et Equipages

Marignane-Bagdad  
Voir annexe

Bagdad-Bangkok  
Appareil : Fokker immatriculé PH-AGA  
Equipage: SMIRNOFF, ALER, WAALEWJIN, STRIKERS

Saïgon-Bangkok- et retour  
Appareil :  
Equipage : Pilote BOURGEOIS

## C - Courriers

En plus du courrier habituel, la dépêche postale, embarquée à Marseille le 8.11, contient les CP spéciales postées à l'Exposition Internationale de Poste Aérienne de Paris. Elles sont oblitérées du timbres à date spécial type A de l'Exposition (couronne bosselée) (CS n°1page 76) dont c'est le premier jour d'utilisation

- Paris 6.11 - Saïgon 24.11 CP spéciales
- Marseille 7.11 et jours précédents - Saïgon 24.11 15 kg
- Saïgon 21.11 - Indes Néerlandaises 25.11 (courrier inconnu)

## 27.12.30 : 6me voyage retour

	27.12-	↓	SAIGON	↑	28.12	
	6h25					
←	27.12	↓	BANGKOK	↑	28.12	←
↓	(27.12)	↓	BANDOENG			↑
→	28.12	↓	BANGKOK			→
←	3.1.31	↓	BAGDAD			
↓	(6.1)	↓	AMSTERDAM			
→	.1	↓	BAGDAD			
	6.1	↓	MARIGNANE			

## B - Appareils et Equipages

Saïgon-Bangkok et retour  
Appareil : Farman 190  
Equipage : Pilote LACAZE

Bangkok-Bagdad

Appareil : Fokker immatriculé PH-AGR  
Equipage: BEEKMAN, BLAAK, NABER

Bagdad-Marignane  
Voir annexe

## C - Courriers

Les correspondances centralisées à Saïgon, ont reçu une griffe spéciale, commémorant le 20me anniversaire du premier vol à Saïgon, en 1910 par VAN DEN BORN (GR4 page 76)

- Saïgon 29.12 - Marseille 38kg830
- " " - Paris (via Amsterdam) 8.1.31 2kg550
- " " - Bangkok 27.12 0kg980
- Indes Néerlandaises 26.12 - Saïgon 29.12 (courrier inconnu)

## **C - EXPLOITATION ALTERNEE PAR AIR ORIENT ET AIR-ORIENT - KLM du 17.1.1931 au 5.5.1932**

### **1) Itinéraires et périodicités des liaisons**

a - K.L.M : Au cours de cette période la Cie apporte à son exploitation les modifications suivantes :  
- itinéraire : du 29.10.31 au 2.5.32 les appareils évitant l'Europe Centrale en période hivernale, empruntent le parcours modifié suivant Amsterdam, Paris, Lyon, Marseille, Rome, Brindisi, Athènes (ensuite sans changement)

- fréquence des liaisons : elle devient hebdomadaire à partir du 1er octobre 1931

b - Air Orient : La Cie ouvre, le 17.1.31, une liaison le Marignane-Saïgon qui devient régulière à partir du 16 avril. Elle alterne alors tous les 14 jours avec le service combiné A.O./KLM, permettant ainsi un transport du courrier franco-indochinois, une semaine par A.O, la semaine suivante par A.O./KLM.  
Cette fréquence n'est pas modifiée par l'inauguration, le 1.10.1931, du service hebdomadaire de la KLM. L'administration des PTT ne postalise pas le vol hollandais ayant lieu la même semaine que celui effectué par Air Orient.

### **2) Acheminement et conditions de dépôt**

France - Indochine

a - Période transitoire du 17.1 au 15.4.1931 : l'irrégularité des liaisons A.O oblige les services postaux à prévoir un acheminement adapté à chaque départ de courrier. Les correspondances empruntant le service combiné A.O./KLM. sont dirigées soit via Marseille-Bagdad, soit le plus souvent via Amsterdam. On trouvera en annexe le détail de tous ces renseignements.

b - Application de l'horaire régulier : dès le 16.4 les correspondances, dirigées exclusivement sur le bureau centralisateur de Marseille Gare Avion", sont remises à l'avion d'A.O quittant Marignane tous les jeudis. Une semaine elles sont acheminées par A.O jusqu'à Saïgon, la semaine suivante par A.O./KLM. L'acheminement via Amsterdam est supprimé. Le jour limite de dépôt est fixé au mercredi de chaque semaine, mais à des heures différentes selon le lieu de dépôt. Précisons que le changement d'itinéraire des avions hollandais et leur escale à Marseille, à partir du 29.10.1931, ne change en rien les conditions initiales d'acheminement. En aucun cas la KLM n'a pris en charge du courrier pour l'Indochine à l'escale marseillaise.

Indochine - France

a - Période transitoire : les départs ont lieu pour :  
- AO : un mercredi sur 2 à partir du 4 février (la liaison du 18.2 n'a pas été effectuée)  
- AO/KLM : un samedi sur 2 à partir du 7 février.

b - Exploitation régulière : à partir du 10 mai les correspondances sont acheminées tous les vendredis, une semaine par AO, la semaine suivante par AO/KLM.

En principe le courrier à destination de la France est acheminé via Bagdad-Marseille quelle que soit la semaine de dépôt. Cependant quand le courrier est transporté par le service franco-hollandais l'expéditeur conserve la faculté de choisir la voie via Amsterdam ou celle via Marseille. Dans le but d'inciter les usagers à utiliser la ligne française et de drainer ainsi un maximum de courrier, la Cie AO et les services postaux publient dans la presse locale du 16.1.31 le communiqué suivant, "l'acheminement via Bagdad-Marseille est conseillé; le courrier par cette voie arrivant un jour plus tôt que par Amsterdam. Par ailleurs en cas d'une correspondance manquée à Bagdad tout le courrier même celui portant la mention "Par avion Saïgon-Marseille" est transporté jusqu'à Amsterdam."

Si le gain de temps annoncé, n'est pas toujours constaté on note quelques courriers acheminés directement via Amsterdam. Par ailleurs on remarque, au cours de la période transitoire, l'arrivée simultanée à Marseille de courriers AO et AO/KLM alors que les derniers quittent Saïgon 3 jours après les premiers?. En effet grâce à des étapes journalières plus longues et une alternance hebdomadaire parfaite les avions hollandais arrivent souvent à Bagdad pratiquement en même temps que les français. A partir de là, le courrier parvenu par l'avion de la KLM est remis, selon les circonstances, soit à l'appareil français venant de Saïgon continuant sur Damas. soit au service Bagdad-Damas. Les courriers d'AO

et d'AO/KLM parvenus ainsi en même temps à Damas sont regroupés, acheminés par voie terrestre jusqu'à Beyrouth, et remis à l'hydravion régulier Beyrouth-Marseille.

A partir du 10 avril, date de mise en vigueur de l'horaire officiel, ces anomalies disparaissent à l'exception toutefois de quelques courriers transportés en totalité via Amsterdam.

### 3) Affranchissements

#### France-Indochine

On note par rapport à la période précédente l'unique modification suivante :

- Paris-Amsterdam : 0fr75 par 20 grammes à compter du 1.6.31

#### Indochine-France

Les affranchissements, en vigueur pendant la période antérieure, ne subissent aucune modification.

Courrier du Tonkin : comme au cours de la période précédente et jusqu'au 15 mars 1931 le courrier originaire du Tonkin est transporté jusqu'à Saïgon, soit par voie ferrée ordinaire, soit par le service rapide train-auto dit "accélééré". Ce dernier acheminement, le seul à offrir toutes les garanties de correspondances avec l'avion, grâce à sa rapidité et sa régularité, est réservé exclusivement au courrier ayant acquitté une surtaxe supplémentaire de 5 cents par 20 grammes. Outre l'étiquette "Par Avion", ces plis portent également une vignette "ACCELERE" de couleur rouge.

A partir du 16 mars 1931 le courrier avion à destination de l'Europe est transporté d'office par l'accélééré. En conséquence la surtaxe supplémentaire correspondante est supprimée et l'étiquette devient sans objet.

#### Courrier de ou à destination des Indes néerlandaises (1930-1932)

Le trafic commercial, existant entre l'Indochine et le Indes néerlandaises et la participation de la KLM aux transports postaux franco-indochinois, devaient aboutir, tout naturellement, au cours du 4me trimestre 1930, à l'établissement de relations postales aériennes entre ces 2 territoires.

Nous ignorons la date exacte du 1er courrier éventuel de ou à destination des Indes néerlandaises, que nous pouvons toutefois situer entre le 25 octobre et le 8 novembre 1930.

Ajoutons que nous n'avons jamais eu l'occasion d'examiner un tel courrier, bien que les textes permettent de croire à son existence. C'est ainsi que l'Administration des PTT d'Indochine a publié, dès fin octobre 1930, le montant des surtaxes aériennes à appliquer aux correspondances de l'espèce soit :

- courrier pour Médan et Palenang : 20 cents par 10 grammes  
 - " " Batavia et Bandoeng : 25 " " 10 "  
 ( pour mémoire : taxe postale 10 cents jusqu'à 20 grammes)

L'acheminement normal de ce courrier étant subordonné à une parfaite concordance dans les correspondances à Bangkok, entre les avions de la KLM et ceux d'Air Orient, on est amené à l'étudier au travers des règles d'exploitation de la Compagnie française sur le parcours Saïgon-Bangkok.

Deux période sont ainsi déterminées :

- Du 25 octobre 1930 au 10 avril 1931

Comme on l'a vu, au cours de cette période, les rotations Saïgon-Bangkok-Saïgon des appareils d'Air Orient ont lieu chaque semaine à l'occasion du passage de la KLM à Bangkok. Une semaine le courrier pour les Indes Néerlandaises est livré à la Compagnie hollandaise alors cette dernière remet à AO celui venant d'Europe. La semaine suivante a lieu l'échange inverse.

Les correspondances entre les avions des 2 Cies sont assurées normalement et c'est vraisemblablement au début de cette période que les premiers courriers aller et retour ont été transportés.

- A partir du 1 mai 1931

Les nouvelles règles d'exploitation de la ligne Saïgon-Bangkok, appliquées dès le 1 mai 1931, et maintenues après réouverture de l'escale de Bangkok par la KLM, rendent pratiquement impossibles les correspondances entre les appareils des 2 Cies. Malgré une intervention du Gouvernement Général de l'Indochine auprès des autorités néerlandaises de Batavia, il semble bien qu'aucun accord ne soit intervenu pour améliorer les horaires en vigueur. Dans ces conditions, l'acheminement du courrier aérien a très probablement été modifié. En l'absence, à ce jour, d'informations précises nous en sommes réduits à des hypothèses, la plus probable étant la suivante :

- à partir du 23.6.1931 de Saïgon à Alor Star

-Par avion

- du 1.5 au 23.1.1931 Saïgon-Bangkok, et pour le reste du parcours grâce aux liaisons de la KLM.

Si cette hypothèse venait à se vérifier, nous serions alors en présence d'un courrier acheminé partiellement par avion et seulement par une Cie étrangère.

En conséquence, et compte-tenu de la documentation connue à ce jour, le courrier de l'espèce, ayant bénéficié d'un transport entièrement aérien et partiellement par la Cie Air Orient, est celui de la Première période. Il est possible, par ailleurs, que les changements d'horaires survenus après 1932 tant d'Air Orient qu'à la KLM, aient pu permettre un acheminement entièrement aérien mais aucune information ne nous est parvenue à ce sujet.

## DESCRIPTION DES VOYAGES

Comme pour les périodes précédentes, ne sont décrits que les vols offrant des particularités.

L'ouverture par Air Orient de son service bimensuel Marignane-Saïgon, alternant avec les liaisons, assurées en collaboration avec la KLM, déjà en exploitation, offre de nouvelles possibilités aux usagers franco-indochinois, alors que les correspondances dirigées habituellement vers Amsterdam et les Indes Néerlandaises continuent à être acheminées tous les 14 jours par le seul service combiné AO-KLM.

Les précisions relatives aux appareils et équipages ont été particulièrement développées pour les vols AO les plus importants. Cependant, en ce qui concerne ces renseignements, que ce soit pour l'un ou l'autre service, on se reportera utilement aux tableaux récapitulatifs où les liaisons sont classées chronologiquement suivant leur date de départ services AO et KLM confondus.

### 17.1.1931 : Voyage d'inauguration de la ligne entièrement française Marignane-Saïgon

Les difficultés de dernière heures compromettant la réalisation prochaine de son projet étant surmontées, l'ouverture officielle de la ligne peut avoir lieu à la date fixée par NOGUES.

Pour l'anecdote, signalons que l'autorisation de survol des territoires administrés par les autorités britanniques ne lui a été signifiée que le 7.2, quelques jours avant de se poser à Marignane de retour de Saïgon.

#### A - Itinéraire

Aller : Marignane (17.1-7h30), Naples (A:17.1-14h;D:18.1-7h30), Corfou (18.1-11h30/12h15), Aégion (1) (A:18.1-15h;D:19.1-9h27), Athènes (2) (A:19.1;D:21.1-7h30), Castelrosso (21.1), Tripoli (21.1-16h)  
De Tripoli à Damas le courrier est acheminé par la route (3)  
Damas (22.1-3h15), Bagdad (22.1-7h15/8h30), Bouchir (A:22.1-13h;D:23.1), Djask (23.1), Karachi (A:23.1-17h;D:24.1-7h30), Jodhpur (24.1), Allahabad (A:24.1-16h30;D:25.1), Calcutta (25.1), Akyab (A:25.1;D:26.1), Rangoon (26.1), Bangkok (A:26-1-15h;D:27.1-9h30), Saïgon (A:27.1-14h).

(1) escale forcée par suite du mauvais temps. Localité située dans le golfe de Corinthe entre Corfou et Corinthe.

(2) arrêt prolongé par suite du mauvais temps.

(3) ce mode de liaison, entre Beyrouth ou Tripoli et Damas, sera utilisé régulièrement à l'occasion de chacun des vols aller et retour jusque vers 1935/1936.

Retour : Saïgon (4.2), Bangkok (4.2), Rangoon (A:4.2;D:5.2), Akyab (5.2), Calcutta (A:5.2;D:6.2), Allahabad (6.2), Jodhpur (?), Karachi (A:7.2;D:9.2), Djask (?), Bouchir (10.2), Bagdad (11.2), Damas (12.2), Beyrouth (14.2), Castelrosso (14.2), Athènes (14.2), Corfou (A:14.2;D:14.2), Naples (15.2), La Ciotat (A:15.2;D:16.2), Marignane (16.2).

On sait que le mauvais temps a obligé l'équipage à remettre au lendemain son arrivée à Marignane où, justement, toutes les dispositions avaient été prises pour l'accueillir officiellement. Ce qu'on ne sait pas, en revanche avec certitude, c'est si le courrier est resté dans l'appareil ou si, comme il est probable, il a été débarqué et acheminé aussitôt vers Marseille.



CS2

LIAISON AÉRIENNE COMMERCIALE  
**MARSEILLE-SAIGON**  
 PREMIER VOL AÉROPOSTAL RÉGULIER

GR5



CS3

**CIE AIR-ORIENT**

*Premier vol de Marseille à Saïgon.*



**CALCUTTA — RANGOON**

GR6



**FIRST FLIGHT**



**CALCUTTA TO JODHPUR,**  
 6th. February, 1931.

Aeroplane: - "LA YOYEUSE," P. H.-AEN.  
 PILOT: M. LAUNAY.

GR7



GR8

## B - Appareils et Equipages

Aller :

a - Marignane-Beyrouth

	Marignane-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes-Beyrouth
Appareils baptisés	Cams 53:F.AIZA La Syrie	?	?
Equipages			
-Pilotes	PICHODOU	?	?
-Mécanos	?	?	?
-Radios	?	?	?

b - Damas-Saïgon

Appareil : Fokker VII immatriculé PH-AEN, baptisé "La Joyeuse"

Equipage : Pilote LAUNAY, Mécano VEROUIL, Radio QUEYREL

Passagers : NOGUES jusqu'à Saïgon, CHALLES jusqu'à Bagdad, Daniel LEFEVRE chef de Centre d'Air Orient en Inde, de Calcutta à Saïgon.

Retour :

a - Saïgon-Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	comme à l'aller	Farman 303
Equipages	idem	Pilote BEAUREGARD

Passagers : NOGUES jusqu'à Marignane, WINCKLER jusqu'à Damas, Daniel LEFEVRE jusqu'à Calcutta

b - Beyrouth-Marignane

	Beyrouth-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils baptisés	Cams 53:F.AIQY ?	Cams 53:F.AJLJ " Picardie "	Cams 53:F.AJNN " Champagne "
Equipages			
-Pilotes	LANATA	?	POMMEREAU
-Mécanos	ROUX	?	CALLOT
-Radio	GUERIN	PONS	MIEYROU

## C - Courriers

Aller :

Au départ de France le courrier est composé de 2 sortes de plis; ceux déposés dans un quelconque bureau de poste de Paris ou de Province et ceux déposés dans les locaux de la Cie Air Orient à Paris ou Marseille. Seuls les seconds ont été frappés d'une griffe, Marseille a utilisé un 2me cachet apposé également sur tous les plis.

Des cachets spéciaux différents ont été apposés sur le courrier déposé dans les escales de Beyrouth, Damas, Calcutta.

- France 16.1 et dates antérieures - Saïgon 27.1
- Paris 16.1 - Saïgon 27.1 (CS n°2 page 86)
- Marseille 17.1 - Saïgon 27.1 (CS n°2 et GR n°5 page 86)
- Beyrouth 21.1 - Saïgon 27.1 (GR n°8 page 86)
- Beyrouth - Bangkok 26.1 (GR n°8 page 86)
- Damas 19 ou 20.1 - Saïgon 27.1 (GR n°3 page 86)
- Calcutta 24.1 - Rangoon 26.1 (GR n°6 page 86) .....82 plis

Il existerait également d'autres courriers que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner. Ce serait le cas de plis Marseille-Karachi dont il existerait, paraît-il, non des faux mais des exemplaires n'ayant pas été transportés par NOGUES. J'oserais tout de même faire une mise au point concernant l'acheminement possible du courrier réputé authentique par les sources en ma possession. Ce dernier portant le cachet spécial, serait timbré à date du 15 ou 16.1 au départ de France, le 21.1 en transit à Bagdad et le 25 janvier à son arrivée à Karachi. Or, à cette date, d'après les instructions officielles des PTT, déjà en vigueur avant l'événement, l'acheminement du courrier pour Karachi est fixé comme suit:

- de Marseille à Bagdad : par la ligne française Air Orient
- de Bagdad à Karachi : par le ligne anglaise Impérial Airways.

Cette procédure continuant à être appliquée après l'évènement, il me paraît improbable que les services postaux aient créé une dépêche spéciale à l'occasion du vol de NOGUES, les accords internationaux ne se modifiant pas aussi facilement, surtout avec une Angleterre jalouse de sauvegarder son monopole postal dans ses colonies.

C'est pourquoi je propose l'acheminement habituel, officiel pour ce courrier. Notons du reste qu'il a été frappé à Bagdad du timbre à date de transit du 21 janvier. Or NOGUES n'a été transité dans cette ville que le 22.1, ce qui vient conforter ma proposition.

En conclusion, est sauf informations nouvelles, le courrier France-Karachi, dit authentique, n'aurait emprunté le liaison inaugurale que de Marseille à Beyrouth, ensuite il aurait été repris par le service local d'Air Orient Damas-Bagdad et enfin la ligne anglaise.

#### Retour :

Comme le courrier aller, seul celui déposé dans les bureaux de la Cie à Saïgon a reçu un cachet spécial identique à celui utilisé en France.

- Indochine 3.2 et dates antérieures - Marseille 16.2
- Saïgon 3.2 - Marseille 16.2 (CS n°2 page 86) 350 plis (1) 35kg650
- " - Bangkok 4.2 (CS n°2 page 86) 2kg350
- Saïgon 3.2 - Beyrouth 2.3 (CS n°2 page 86) (2)
- Bangkok 4.2 - Marseille 16.2
- Calcutta 5.2 - Jodhpur 7.2 (GR n°5 page 86) 35 plis

A remarquer dans la GR n° 7, l'orthographe défectueuse du nom de l'avion "La Yoyeuse pour "La Joyeuse".

(1) quelques dizaines de plis, déposés en dernière heure, ont reçu une empreinte en rouge du timbre à date de Saïgon Central du 3.2 à 17h25

(2) courrier dit "détourné par Pénang". Voir l'étude qui en est faite dans "La Revue Aéropostale" d'octobre 1982 et janvier 1983, numéros 340 et 343 de la Philatélie Française

#### 7.2.31 : 9me voyage retour AO-KLM

L'avion hollandais fait escale à Bagdad où il rejoint NOGUES, parti de Saïgon 3 jours plus tôt pour effectuer le retour de l'inauguration de la ligne Marseille-Saïgon

Le courrier pris en charge le 7.2 à Bangkok par la KLM, est transféré sur l'appareil de NOGUES.

Ainsi les courriers partis de Saïgon les 4 et 7.2 arrivent ensemble à Marseille le 15.2 (voir vol du 17.1.31 pour le courrier NOGUES)

	7.2.31	↓	SAIGON
←	7.2	↓	BANGKOK
↓	(6.2)	↓	BANDOENG
↓	7.2	↓	BANGKOK
←	11.2	↓	BAGDAD
↓	(16.2)	↓	AMSTERDAM
↓	(4.2)	↓	SAIGON
→	11.2	↓	BAGDAD
	16.2	↓	MARIGNANE

#### C - Courriers

- Saïgon 6.2.31 - Marseille 15.2
- " " - Paris (via Amsterdam) 17.2

### 15.2.31 : 2me voyage AO Marignane - Saïgon et retour

Exceptionnellement ce 2me voyage débute un mois après l'inauguration de la ligne. Cependant les vols, qui d'après les dispositions prises doivent, en effet, alterner tous les 14 jours avec ceux effectués par la KLM, ne peuvent être assurés qu'autant que la livraison des Fokker nécessaires à l'exploitation ne souffre aucun retard.

Or l'appareil, prévu pour l'accomplissement de ce 2me voyage, n'a été remis à l'équipage français que le 5.2 à Amsterdam. Après escale à Brunswick, Leipzig (5-6.2), Prague (6-9.2), Budapest 9-11.2), Belgrade et Athènes, il arrive à Damas le 12 février. En place pour assurer la 2me liaison d'Air Orient vers Saïgon, le nouveau Fokker quitte Damas le 18.2 avec le courrier français embarqué à Marignane le 15 au lieu du 14 prévu à l'horaire normal. L'équipage pilotant le Cams 53 F.AIQZ avait du, en effet, faire demi-tour à la suite d'incidents mécaniques, et reporter au 15 le départ définitif.

#### A - Itinéraire

Aller : Marignane (15.2), Corfou (16.2), Etolikon (A:16.2-D:17.2), Athènes (17.2), Beyrouth (17.2), Damas (18.2), Saïgon (24.2) (1)

Retour : Saïgon (4.3), Karachi (7.3), Damas (11 ou 12.3), Beyrouth (13.3), Athènes (A:13.3-D:14.3), Marignane (15.3)

(1) malgré un retard au départ de Marignane, le courrier est arrivé à Saïgon avec 24h d'avance sur l'horaire prévu. Comme pour le 1er voyage, la liaison Damas-Saïgon est effectuée par le même appareil qui, avec son équipage, doit assurer dès son prochain départ de Saïgon le 14 mars, les rotations Saïgon-Karachi-Saïgon.

#### B - Appareils et Equipages

Aller :

a - Marignane-Beyrouth

	Marseille-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes-Beyrouth
Appareils	Cams 53 F.AIQZ	Cams 53 F.AKLJ	Cams 53 F.AIQY
Equipages			
Pilotes	?	?	LANATA
Mécanos	J.HENNEQUIN	?	ROUX
Radios	?	PONS	GUERIN

b) Damas-Saïgon

Appareil : Fokker immatriculé PH-AFT, baptisé "La Résolue"

Equipage : Pilote WINCKLER, Mécano VAUTIER, Radio THIBAUD

Passager : MARSOT, mécano de la Cie affecté à la base de Saïgon

Retour :

a - Saïgon-Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas	
Appareils	Fokker VII PH-AFT	Farman 303	
Equipages	comme à l'aller	?	
Passagers :	GIRARD Chef du service radio d'Air Orient à Saïgon et GLOUX Radio navigant d'Air Orient tous deux prenant leur congé en France		
	LACAZE Pilote rejoignant Damas où il est affecté pour assurer les liaisons régulières sur le tronçon Damas-Karachi		

b - Beyrouth-Marignane

	Beyrouth-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53 RF.AIQY	Cams 53 F.AJLJ	Cams 53

Equipages			
Pilotes	LANATA	?	?
Mécanos	ROUX	?	?
Radio	GUERIN	PONS	?

## C - Courriers

-Marseille 13.2 - Saïgon 24.2

-Saïgon 3.3 - Marseille 15.3

## 28.2.1931 : 3me voyage AO Marignane - Saïgon et retour

Ce voyage aller et retour est intéressant à plus d'un titre. Il est d'abord le premier au cours duquel l'organisation prévue est mise en application. Le secteur oriental est en effet ouvert, Dès ce voyage, par 2 équipages, 2 appareils, le point de rencontre étant Karachi. On retiendra d'autre part qu'à l'aller le mauvais temps en Méditerranée retarde considérablement les liaisons et c'est ainsi que le courrier arrive à Karachi avec 4 jours de retard..L'équipage assurant le vol Karachi-Saïgon force l'allure, brûle les étapes afin de rattraper le retard. Il y parvient au delà du prévisible, arrivant même à Saïgon avec 24 heures d'avance.

## A - Itinéraire

Aller : Marignane (28.2), Naples (A:28.2-D:2.3) (1), Corfou (2.3), Athènes (A:2.3-D:4.3) (2), Castelrosso (A:4.3-D:5.3), Homs (5.3) (3), Damas (6.3), Karachi (A:7.3-D:8.3), Saïgon (10.3) (4)  
Retour : Saïgon (18.3), Damas (25.3), Beyrouth (27.3), Athènes (A:27.3-D:29.3), Corfou (29.3), Marignane (30.3).

(1) (2) arrêt d'une journée par suite du mauvais temps.

(3) (4) la tempête qui règne sur la Méditerranée orientale rend les plans d'eau de Beyrouth et de Tripoli pratiquement inutilisables.

Le pilote prend alors la décision d'aller se poser à Homs en pleine Syrie où il existe un magnifique plan d'eau alimenté par l'Oronte.

A l'abri des vents du nord qui règnent sur toute la région, l'équipage y passe la nuit. Le mauvais temps continuant à interdire tout décollage ou amerrissage sur la base de Beyrouth, le courrier pour la France, qui s'y trouve en instance de départ, est convoyé jusqu'à Homs par le Chef d'escale. L'équipage peut alors assurer la continuité du service et décoller pour rejoindre Castelrosso (liaison 91 BM :Retour). Le Chef d'escale, ayant par ailleurs pris la livraison du courrier venu de France, poursuit son périple, va à Damas livrer à l'avion en partance celui pour l'Indochine et rentre enfin à Beyrouth avec les sacs postaux destinés à la Syrie-Liban. La tempête a durement mis à l'épreuve les équipages et le personnel au sol, mais le courrier est passé... avec il est vrai 4 jours de retard à son arrivée à Karachi. Qu' à cela ne tienne !!! LAUNAY et son équipage forcent les étapes, le 8.3 ils couvrent l'étape Karachi-Calcutta, le lundi 9.3 ils atteignent Bangkok et trouvent le moyen de gagner 24 heure sur l'horaire officiel et d'être à Saïgon le mardi 10.3 au lieu du mercredi. Bel exemple de courage et de conscience professionnelle.

## B - Appareils et Equipages

## a - Marignane-Homs

	Marignane-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes-Homs
Appareils	Cams 53 F.AIQZ	Cams 53 F.AJLK	Cams 53 F.AIQY
Equipages			
Pilotes	?	?	LANATA
Mécanos	J;HENNEQUIN	?	ROUX
Radios	?	PONS	GUERIN

## b - Damas-Saïgon

	Damas-Karachi	Karachi-Saïgon
Appareils	Farman 303	Fokker VII PH.AEN
Equipages		
Pilotes	?	LAUNAY
Mécanos	?	VEROUIL
Radios	?	OUFVRFI

Retour :  
a - Saïgon-Damas

Appareils et Equipages : ?

b - Beyrouth-Marignane

	Homs-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53 F.AIQY	Cams 53F.AJLJ	Cams 53 F.AIQZ
Equipages			
Pilotes	LANATA	?	?
Mécanos	ROUX	?	J;HENNEQUIN
Radios	GUERIN	PONS	?

C - Courriers

- Marseille 27.2 - Saïgon 10.3
- SP 610 3.3 - Saïgon 10.3 (1)
- Saïgon 17.3 - Marseille 30.3 (2)

(1) ce courrier, qui est le premier à être posté par les Secteurs Postaux du Levant à destination de l'Indochine, a été frappé d'une griffe spéciale, sans doute d'origine privée (GR 11 page 105)  
(2) l'appareil d'AO avait également dans ses soutes le courrier AO-KLM du 21.3 à Saïgon (voir liaison n°12 page 92)

**7.3.31 : 11me voyage retour AO-KLM**

l'avion hollandais ayant manqué, à Bagdad, la correspondance avec celui de la Cie Air Orient, le courrier d'Indochine a été acheminé en totalité via Amsterdam



C - Courriers

- Saïgon 6/3/.31 - Paris 21.3.....25 kg
- Bandoeng 6.3 - Saïgon 8.3 (courrier inconnu)

**14.3.31 : 4me voyage AO Marignane-Saïgon et retour**

C'est à l'occasion du vol aller de ce 4me voyage que le 3me Fokker, loué par NOGUES, effectuée la première partie du parcours devant l'amener à Saïgon, centre d'exploitation où il est affecté

A - Itinéraire

Aller : Marignane (14.3), Corfou (15.3), Athènes (A:15.3-D:16.3), Beyrouth (17.3), Damas (18.3), Saïgon (24.3)

Retour : Saïgon (1.4), Karachi (4.4), Damas (8 ou 9.4), Beyrouth (10.4), Athènes (A:10.4-D:11.4), Corfou (11.4), Marignane (12.4)

B - Appareils et Equipages

Aller

a - Marignane-Beyrouth

	Marignane-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes-Beyrouth
Appareils	Cams 53 F.ALCE	Cams 53 F.AJLJ	Cams 53 F.ALQY
Equipages			
Pilotes	?	?	LANATA
Mécanos	COLOMBON	?	ROUX
Radios	?	PONS	GUERIN

## b - Damas-Saïgon

	Damas-Karachi	Karachi-Saïgon
Appareils	Fokker PH.AEO	Fokker PH.AFT
Equipages		
Pilotes	BEAUREGARD	WINCKLER
Mécanos	?	VAUTIER
Radios	?	PECHARD

Passager : CAMION pilote devant, au retour, remplacer WINCKLER à la tête d'un nouvel équipage.

Le Fokker PH.AEO, qui rejoint sa base en 2 étapes, il est le 3<sup>me</sup> appareil loué par NOGUES. Pris en charge à Rotterdam le 27.2 par l'équipage BEUREGARD,PIGEON et POULIQUEN Marcel, il fait escale au Bourget (A:27.2-D:2.3), Marignane (A:2.3-D:3.3), Rome (A:3.3-D:4.3) et Athènes (A:4.3-D:5.3). Il est à Damas le 5 Mars, d'où il repartira le 18.3 en vol régulier.

## Retour :

## a - Saïgon-Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	Fokker VII PH.AFT	Farman 303
Equipages		
Pilotes	CAMOIN	?
Mécanos	DESCAMP	?
Radios	PARISOT	?

Passagers : WINCKLER pilote de la Cie rentrant en France.  
BARTON premier passager payant de la ligne, se rendant à Bangkok.

## b - Beyrouth-Marignane

	Beyrouth-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53 F.AIQY	Cams 53 F.AJLJ	Cams 53 F.AIQZ
Pilotes	LANATA	?	?
Mécanos	ROUX	?	J.HENNEQUIN
Radios	GUERIN	PONS	?

## C - Courriers

- Marseille 13.3 - Saïgon 24.3
- Saïgon 31.3 - Marseille 12.4 (1)

(1) le courrier du 4.4 à Saïgon, acheminé par le service combiné AO-KLM, est également transporté de Beyrouth à Marignane avec celui du 31.3 ( voir 13<sup>ème</sup> voyage retour AO-JKLM)

21.3.31 : 12<sup>me</sup> voyage retour AO-KLM

Le courrier parvenu à Bagdad par l'avion de la KLM est remis à l'appareil français ayant quitté Saïgon le 18.3. Ainsi les 2 courriers de Saïgon celui du 18.3 par Air Orient l'autre du 20.3 par AO-KLM prennent à Beyrouth le même hydravion. Ils arrivent à Marignane le 30 Mars.

	21.3.31	↓	SAIGON	↑	22.3	
←	21.3	↓	BANGKOK	↑	22.3	←
↓	(20.3)	↓	BANDOENG			↑
→	21.3	↓	BANGKOK			→
←		↓	BAGDAD			
↓	(30.3)	↓	AMSTERDAM			
↓	(18.3)	↓	SAIGON			
→	26.3	↓	BAGDAD			
	30.3	↓	MARIGNANE			

## C - Courriers

- Saïgon 20.3 - Marseille 30.3
- " " - Paris (via Amsterdam) 1.4
- Indes Néerlandaises 20.3 - Saïgon 22.3 (courrier inconnu)

## 21.3.1931 : 5me voyage AO Marignane - Saïgon et retour

Piloté par BEAUREGARD, le dernier des 3 Fokker loués par NOGUES, rejoint Saïgon d'où, en alternance avec les Fokker PH.AEN et PNH.AFT, il assurera les rotations Saïgon-Karachi-Saïgon.

Effectué une semaine seulement après le 4me, ce voyage, que certaines publications de l'époque ont appelé à tort "supplémentaire", a été en fait avancé afin de rattraper le retard qu'avait pris la mise en place des Fokker après la suppression du voyage du 31.1 et son report au 14.2.

Cette remise à l'heure des départs permet aux 3 Fokker, nécessaires à l'exploitation normale, d'être opérationnels dans les délais que NOGUES semble s'être fixés pour ouvrir sa ligne à l'horaire officiel régularisant ainsi l'alternance des liaisons AO et KLM. Le PH. va pouvoir inaugurer ce nouvel horaire à l'occasion de son voyage Saïgon-Karachi.

## A - Itinéraire

Aller : Marignane (21.3), Corfou (22.3), Athènes (A:22.3-D:23.3), Beyrouth (23.3), Damas (24.3), Karachi (26.3), Saïgon (31.3-12h).

Retour: Saïgon (10.4), Calcutta (?), Karachi (13.4), Damas (18.4), Beyrouth (19.4), Marignane (20.4)

## B - Appareils et Equipages

Aller

## a - Marignane-Beyrouth

	Marignane-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes- Beyrouth
Appareils	Cams 53 F.AIQZ	Cams 53 F.AJLJ	Cams 53
Equipages			
Pilotes	?	?	?
Mécanos	J.HENNEQUIN	?	?
Radios	?	PONS	?

## b - Damas-Saïgon

	Damas-Karachi	Karachi-Saïgon
Appareils	Farman 303	Fokker VII PH.AEO
Equipages		
Pilotes	?	BEAUREGARD
Mécanos	?	?
Radios	?	THIBAUD
Retour :		

## a - Saïgon-Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	Comme à l'aller	inconnus
Equipages	“ “	“

## b - Beyrouth-Marignane

Nous n'avons pu recueillir des renseignements sur la composition des équipages et l'immatriculation des appareils qui, comme pour tous les vols de cette période, sont des Cams 53.

## C - Courriers

- Marseille 20.3 - Saïgon 31.3 (1)
- Saïgon 9.4 - Marseille 20.4 (2)

(1) ce courrier est très certainement plus rare que les précédents. Voir à titre de comparaison les périodes de dépôt des courriers antérieures à celle de ce dernier

(2) premier courrier acheminé selon l'horaire officiel.

## 4.4.31 : 13ème voyage retour AO-KLM

←	4.4.31	↓	SAIGON	5.4	
	4.4	↓	BANGKOK	5.4	←
↓	(3.4)	↓	BANDOENG		↑
→	5.4	↓	BANGKOK		→
←	9.4	↓	BAGDAD		
↓	(13.4)	↓	AMSTERDAM		
→	9.4	↓	BAGDAD		
←	9.4	↓	DAMAS (1)		
↓	(1.4)	↓	SAIGON		
↓	(8.4)	↓	DAMAS		
→	10.4	↓	BEYROUTH		
	12.4	↓	MARIGNANE		

## C - Courriers

Pris en charge normalement à Bagdad par l'avion Bagdad-Damas, le courrier parti de Saïgon le 4.4 est embarqué sur l'hydravion transportant également les dépêches ayant quitté Saïgon le 1.4 par le service entièrement français (4me voyage AO)

(1) de Damas à Beyrouth le courrier est acheminé par voie terrestre

- Saïgon 4.4 - Marseille 12.4
- " - Paris (via Amsterdam) 13.4
- Bandoeng 3.4 - Saïgon 5.4 (courrier inconnu)

## 23.4.1931 : 8me voyage AO Marignane - Saïgon

Application de l'horaire officiel dans le sens Marignane-Saïgon.  
Les départs ont lieu tous les jeudis.

## C - Courrier

- Marseille 22.4 - Saïgon 2.5

## 24.4.1931 : 6me voyage AO Saïgon-Marignane

C'est à l'occasion de cette liaison que les services postaux indochinois forment la première

dépêche à destination d'Athènes..

C - Courriers

- Saïgon 23.4 - Marseille 3.5
- " " - Athènes 3.5

**30.4.1931 : 15me voyage retour 30.4.31: 17me voyage aller AO-KLM**

Ce vol aller et retour inaugure le nouvel et provisoire itinéraire Saïgon-Bangkok-Rangoon, conséquence de la décision prise par la KLM d'éviter le terrain de Don Muang à Bangkok pendant la mousson.

Les pluies de la mousson rendent les terrains difficiles d'accès et notamment celui de Don Muang à Bangkok; C'est ainsi que le 17.4 MERESSE, qui vient de livrer à la KLM le courrier à destination de la France (14me voyage retour), est informé que l'avion venant d'Europe évitera Bangkok pour ne faire escale qu'à Alor Star situé plus au Sud. Il reçoit l'ordre de rejoindre ce terrain, qu'il rallie le 23.4, pour rentrer à Saïgon via Bangkok, les 26 et 27 (16me voyage aller)

←	1.5.31	↓	SAIGON	↑	8.5	
	1.5	↓	RANGOON	↑	8.5	←
↓	(1.5)	↓	BANDOENG	↑	(9.5)	↑
→	1.5	↓	RANGOON	↑	8.5	→
←	5.5	↓	BAGDAD	↑	4.5	←
↓	(7.5)	↓	AMSTERDAM	↑	(30.4)	↑
→	6.5	↓	BAGDAD	↑	2.5	→
	11.5	↓	MARIGNANE	↑	30.4	

Les mêmes difficultés se présentent à l'occasion du courrier pour la France devant quitter Saïgon le 1.5. La presse locale informe les expéditeurs que l'avion hollandais évitera Bangkok pour ne faire escale qu'à Alor Star et Rangoon. Il est alors envisagé d'assurer la correspondance à Alor Star. Les PTT avancent au 30.4 à 18h la date limite de dépôt du courrier, pour permettre à l'avion d'Air Orient de quitter Saïgon ce même jour dans la soirée au lieu du 1.5 au matin. Cependant, à la dernière minute, la Cie modifie sa décision et l'appareil, piloté par CAMOIN, quitte Saïgon le 1.5 selon l'horaire habituel, mais rejoint l'avion hollandais à Rangoon. Il rentre à Saïgon le 8.5 avec le courrier venant de France.

C - Courriers

Notons que le courrier pour la France, acheminé via Amsterdam, a été transporté dans des délais exceptionnellement courts. En effet l'avion hollandais bat, au cours de cette liaison, le record de vitesse, couvrant la distance Bandoeng-Amsterdam en 7 jours. En revanche et conséquence de cette rapidité, le courrier acheminé via Marseille a, semble-t-il, séjourné plusieurs jours à Beyrouth à attendre le départ de l'hydravion.

- Saïgon 30 ou 31 (1) - Marseille 11.5
- " " - Paris (via Amsterdam) 8.5
- Marseille 30.4 - Saïgon 8.5

(1) compte-tenu des ordres et contre-ordres des dernières heures, le courrier du 31.4 doit être plus rare que celui du 30.4.

**8.5.1931 : Saïgon-Bangkok-Alor Star-Batavia-Sydney**

Courrier destiné à être transporté de Batavia à Sydney, à l'occasion d'une liaison exceptionnelle accomplie par le Capitaine PATTIST.

Bien que n'entrant pas dans le cadre de cette histoire, notons toutefois les principales caractéristiques de ce vol, un courrier indochinois ayant eu l'ambition contrariée dans profiter.

A - Itinéraire

de Batavia à Sydney en 7 étapes, le départ devant avoir lieu le 12.5, le retour à Batavia 14 jours après.

B - Appareil et Equipage

Appareil : Fokker immatriculé PK.AFC, baptisé " ABEL TASMAN "

Equipage : Capitaine PATTIST, MOLL, ELLEMAN.

## C - Courriers

Les correspondances, centralisées en Europe, sont acheminées jusqu'à Batavia par la ligne K.L.M.. Pour commémorer cette liaison les services postaux des Indes Néerlandaises ont utilisé un timbre à date spécial dans les bureaux de Batavia Centre, Semarang, Soerabaya et Koepang. Un timbre avion de 1 florin, représentant le montant de la surtaxe Java-Australie pour un pli de 20 grammes, a également été émis.

Informée de ce vol, la Direction des Postes d'Indochine fait connaître qu'une dépêche postale sera formée et le courrier reçu à Saïgon Central jusqu'au 7.5 à 22 heures. Celui déposé au Tonkin prendra l'accélééré du 4.5 à 19h40. Les surtaxes aériennes prévues sont les suivantes :

- Indes Néerlandaises : 20 cents par 10 grammes

- Australie : 85 cents par 10 grammes

La taxe postale est de 10 cents jusqu'à 20 grammes

Les avions de la K.L.M. ne faisant plus escale à Bangkok depuis le 1.5.1931, par suite du mauvais état du terrain, suite aux pluies de la mousson, celui d'Air Orient ira livrer ce courrier à Alor Star (Presqu'île de Malacca) où la K.L.M. continue à faire escale.

Piloté très probablement par BOURGEOIS, l'avion quitte Saïgon le 8.5 au matin. La Cie Air Orient, informée de la progression plus rapide que prévue de l'appareil de la K.L.M., demande par télégramme au pilote d'attendre l'arrivée de BOURGEOIS. Ce dernier, bien qu'en avance lui même sur l'horaire officiel, se pose à Alor Star après le passage du hollandais qui a refusé de retarder son départ.

En conséquence le courrier indochinois, repris par l'avion de la semaine suivante, sera à Batavia le 23.5, arrivera le 23.6 à Sydney par bateau et fera retour aux expéditeurs le 29.7.31.

D'après l'avis à la presse locale il semble bien que les services postaux indochinois n'avaient pas limité au seul courrier pour Sydney la confection et l'expédition de cette dépêche. Ils rappelaient en effet que le courrier, admis pour les Indes Néerlandaises, était passible d'une surtaxe aérienne de 20 cents par 10 grammes. Il serait étonnant que cette possibilité n'ait pas été utilisée... mais nous n'avons pas eu l'occasion, jusqu'à ce jour, d'examiner un tel courrier.

- Saïgon 7.5 - Sydney 23.6 .....120 plis (1)

- Saïgon 7.5 - Batavia 23.5

(1) un cachet "PAR AVION", très caractéristique et d'origine privée a été apposé en noir sur une partie du courrier (GR n° 9 page 100).

### 5.6.1931 : 9me voyage Saïgon - Marignane

#### A - Itinéraire

Retour : Saïgon (5.6), Bangkok, Rangoon (A : 6.6 - D : 7.6)

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : Fokker VII immatriculé PH. AEO

Equipage : Pilote BEAUREGARD, Mécano PATARD, Radio LEROUX

Passager : BOURGEOIS Pilote de la Cie rentrant en Europe prendre livraison à Amsterdam d'un nouveau Fokker acheté à Air Orient.

C'est après avoir quitté Rangoon que l'équipage se trouve aux prises avec une violente tornade. Volant très bas et sans visibilité, secoué de toute part, l'appareil désarmé touche l'eau d'une aile et s'écrase tuant tous les membres de l'équipage.

#### C - Courrier

Une partie du courrier, généralement en mauvais état, est récupéré dans les débris de l'appareil, retrouvé à 40 milles environ au sud de Sandoway (Birmanie). Réacheminé sur la France par l'avion d'Air Orient quittant Saïgon le 19.6, il a reçu à son arrivée le 30.6 à Marseille l'empreinte, sur 2 lignes, d'une griffe spéciale (GR n° 10 page 100).

On connaît du courrier posté à Bangkok notamment pour l'Allemagne

- Saïgon 4.6 - Marseille 1 ou 2.7 (le traitement de ce courrier a demandé 2 jours environ de travail)

- Bangkok 4.6 - Marseille Gare Avion 2.7 - Hambourg 4.7

## 2.7.1931 : 13me voyage Marignane - Saïgon

A l'occasion de ce voyage est mis en place un nouveau Fokker venant remplacer le PH.AEO détruit lors de l'accident de BEAUREGARD près de Sandoway.

### A - Itinéraire

Aller : Marignane (2.7), Beyrouth (3.7), Damas (5.7), Karachi (7.7), Calcutta (A : 8.7 - D : 15.7), Akyab (A : 15 ou 16.7 - D : 20.7), Rangoon (20.7), Bangkok (21.7), Saïgon (22.7 - 11h30).

### B - Appareil et Equipage

Appareil : Fokker VII immatriculé PH. AGX

Equipage : Pilote BIDOT (?), Mécano VAUTIER, Radio GLOUX

Convoyeur : Pilote WINCKLER

Après un vol sans histoire jusqu'à Calcutta, l'appareil et son équipage vont maintenant devoir affronter le mauvais temps qui règne sur la chaîne Birmane et faire que ce voyage sera certainement le plus long de tous ceux qui eurent lieu au cours de cette période.

Les difficultés commencent à partir du moment où l'équipage tente de rejoindre Akyab. Deux tentatives échouent, une sera même menée jusqu'à 80 km du but... mais les trombes d'eau ont enfin raison du pilote qui se décide à faire demi tour. Ce n'est qu'à la 3me tentative qu'il réussira à atteindre l'escale d'Akyab (le 15 ou 16.7, la date est incertaine). Le terrain détrempe, inondé en certains endroits, la persistance du mauvais temps sur la région, tout contribue à immobiliser l'équipage à Akyab, qui reçoit par radio les encouragements de CAMOIN, le pilote de l'appareil ayant quitté Saïgon le 17.7 et se dirigeant vers Karachi. Craignant un possible enlisement il a préféré poursuivre son vol jusqu'à Calcutta.

Après plusieurs jours d'attente mais aussi d'essais qui faillirent se terminer dangereusement pour l'appareil, l'équipage décolle le 20.7 et est à Rangoon le même jour où il prend en charge le courrier de France parti le

9.7 et amené jusqu'ici par l'avion de la K.L.M. (1)/ Il est à Bangkok le 21 et enfin au terme de son odyssée, Saïgon l'accueille le 22 à 11h30.

(1) *Se rapporter au 22ème voyage A.O. - K.L.M. page*

### C - Courrier

- Marseille 1.7 - Saïgon 22.7

Certains plis ont reçu une griffe ou une mention manuscrite justifiant le retard pris par ce courrier (fig n°1 page 100).

On remarquera qu'il y est question d'accident alors que toutes les informations recueillies n'en font pas état... Je serais fondé à les croire. Existe-t-il encore des documents irréfutables capables de trancher ?

## 9.7.1931 : 22me voyage aller A.O. - K.L.M.

Le 21.7 l'avion hollandais, venant d'Europe dépose à Rangoon le courrier pour l'Indochine que le pilote CAMOIN a charge habituellement de ramener à Saïgon. Le même jour l'avion français, parti de Marignane le 2.7, fait escale à Rangoon après avoir subi, depuis Calcutta un long retard, provoqué par de très mauvaises conditions atmosphériques et de multiples incidents.

Le retard, pris par cet appareil venant à Saïgon en renfort, perturbe l'organisation en place. Pour y remédier, l'équipage reçoit l'ordre de prendre en charge le courrier déposé par la K.L.M. et CAMOIN, devenu disponible après la suppression de sa liaison Saïgon-Rangoon-Saïgon, assure alors le vol vers Marseille du 17.7 à Saïgon. Notons qu'en prévision de ces modifications, CAMOIN avait effectué exceptionnellement un vol aller et retour Saïgon-Rangoon le 10.7 pour assurer la livraison du courrier pour la France à la K.L.M. (voir 20me voyage retour).

	9.7.31	↓	MARIGNANE
←	11.7	↓	BAGDAD
<hr/>			
↓	(9.7)	↓	AMSTERDAM
→	14.7	↓	BAGDAD
←	20.7	↓	RANGOON
↓	(21.7)	↓	BANDOENG
<hr/>			
↓	(2.7)	↓	MARIGNANE
→	21.7	↓	RANGOON
	22.7	↓	SAIGON

C - Courrier

- Marseille 9.7 - Saïgon 22.7

### 10.7.1931 : 20me voyage retour A.O. - K.L.M.

C'est la dernière liaison Saïgon-Rangoon effectuée par Air-Orient. A partir des vols suivants les avions français reprendront leurs rotations sur Saïgon-Bangkok, la Cie hollandaise autorisant à nouveau ses appareils à faire escale dans la capitale du Siam Exceptionnellement cette liaison est réalisée, uniquement pour assurer l'acheminement du courrier pour la France. Le retour, effectué à vide le même jour, permet à CAMOIN d'être à Saïgon à temps pour assurer le service Saïgon-Marseille du 17.7.

	10.7.31	↓	SAIGON
←	10.7	↓	RANGOON
<hr/>			
↓	(10.7)	↓	BANDOENG
→	12.7	↓	RANGOON
←	15.7	↓	BAGDAD
↓	(19.7)	↓	AMSTERDAM
<hr/>			
→	16.7	↓	BAGDAD
	20.7	↓	MARIGNANE

C - Courriers

- Saïgon 9.7 - Marseille 20.7

- Saïgon 9.7 - Paris (via Amsterdam) 20.7

### 16.7.1931 : 14me voyage A.O. Marignane-Saïgon

Les postes d'Athènes livrent à la Cie Air Orient leur premier courrier à destination de l'Indochine.

- Athènes 17.7 - Saïgon 24.7.....22 plis

### 7.8.1931 : 22me voyage retour A.O. - K.L.M.

L'hydravion effectuant le parcours Corfou-Marignane est accidenté près de Capri.

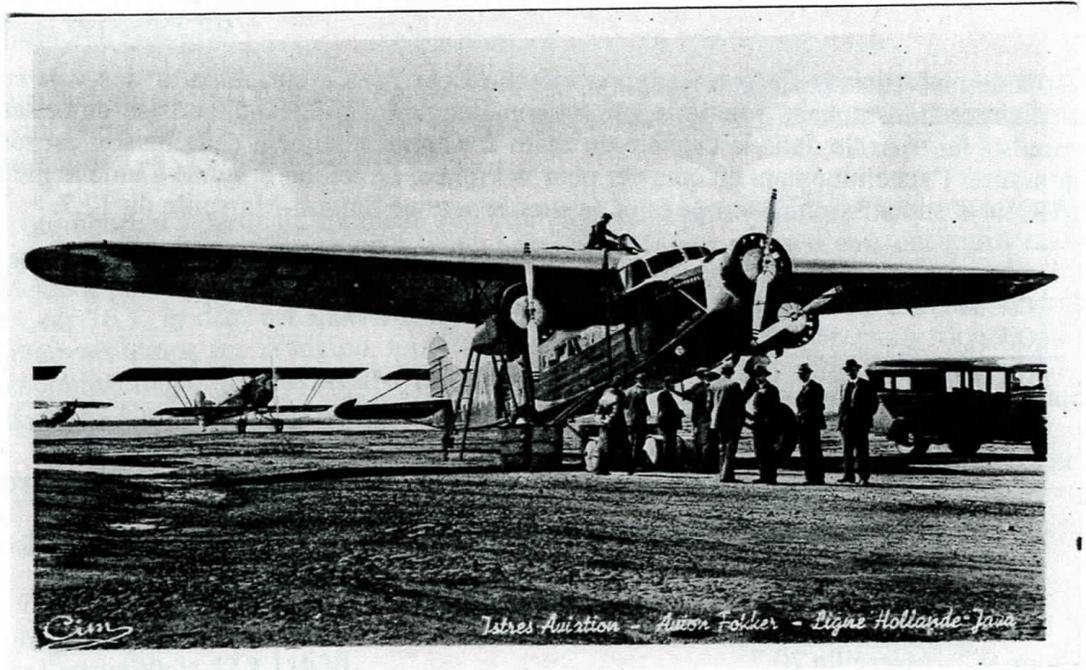
Après un voyage, jusque là sans incident, le courrier d'Indochine est embarqué à Corfou le 17.8 sur l'hydravion piloté par POMMERAU, Mécano RICHARD A la suite d'une rupture de bielle au moteur arrière, l'appareil est contraint d'amérir à 8 milles au sud de Capri. Le temps, heureusement beau, permet à l'équipage de se réfugier dans le port d'Amalfi, de réparer et de reprendre son vol. Le courrier ne porte pas de mention ou griffe relative à l'accident.

	7.8.31	↓	SAIGON
	7.8	↓	BANGKOK
<hr/>			
↓	(7.8)	↓	BANDOENG
→	8.8	↓	BANGKOK
←	12.8	↓	BAGDAD
↓	(18.8)	↓	AMSTERDAM
<hr/>			
→	13.8	↓	BAGDAD

	↓	BEYROUTH
16.8	↓	A
		} CORFOU
17.8		D
	↓	CAPRI
19.8	↓	MARIGNANE

## C - Courriers

- Saïgon 6.8 - Marseille 19.8
- Saïgon 6.8 - Patrie (via Amsterdam) 19.8 (non accidenté)



Vol du Capitaine Aviateur PATTIST de Batavia à Sydney



Consulat Général Of The Netherlands

Kembla Building

Margaret Street

SAIGON RP  
R N° 653

AUSTRALIE

*Refused by Sec  
R 28/6/31  
SYDNEY*

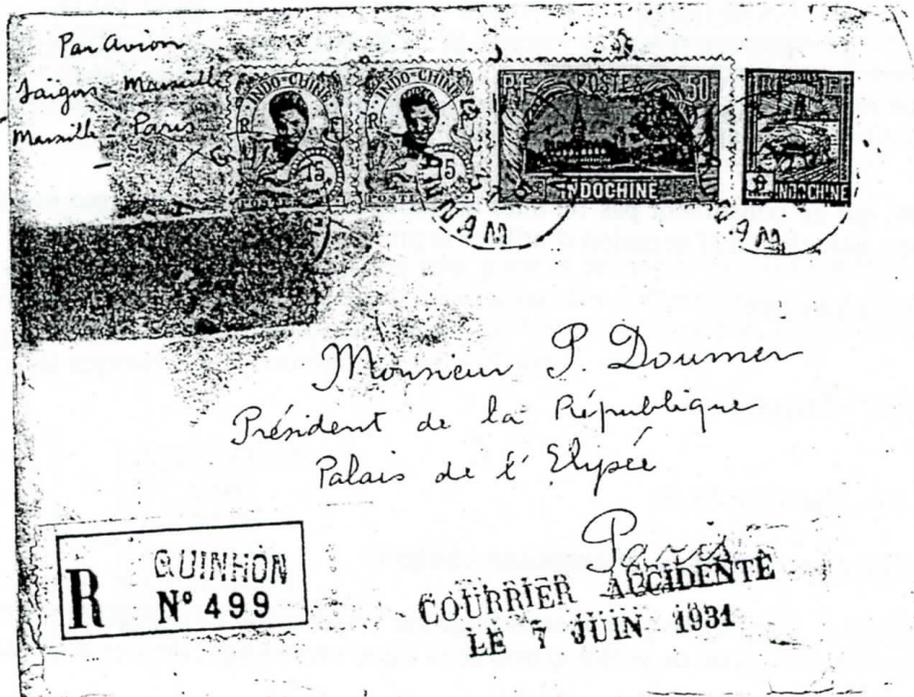
**PAR AVION**

GR9

To be opened

*Courrier retardé par accident d'avion  
Saigon 22 juillet 1931  
Le receveur comptable  
(5)*

figure 1



GR10

**24.9.1931 : 19me voyage A.O. Marignane-Saïgon**

Différents auteurs classes cette liaison comme ayant été accidentée le 29.9 à Las Béla (nord-ouest de Karachi). N'ayant pas d'information me permettant de réfuter ces assertions, je me contenterai de constater qu'à cet endroit de l'itinéraire l'horaire ne semble pas avoir été perturbé. En revanche j'ai connaissance d'un accident survenu, sur le terrain de Bangkok, à l'appareil ayant quitté Karachi le 30.9. Le Fokker VII immatriculé PH.AFT, Pilote CAMOIN, Mécano DESCAMP, Radio PARISOT, arrivé le 3.10 ne peut quitter Bangkok que le 13.10 après réparations. Le courrier remis au chemin de fer est arrivé à Saïgon le 5.10. Pas de marque spéciales.  
- Marseille 24.9 - Saïgon 5.10.

**25.9.1931 : 17me voyage A.O. Saïgon-Marignane**

## A - Itinéraire

Saïgon (25.9), Karachi (A : 29.9 - D : 30.9)...

## B - Appareil et Equipage au départ de Karachi

Appareil : Farman 303 immatriculé F.AJVR  
Equipage : Pilote LACAZE, Mécano VACHON, Radio PONS

Amené à Saïgon par le Fokker VII de service le courrier est repris à Karachi par le Farman 303. L'appareil s'abat, après une heure environ de vol, près de Somiani (ouest de Karachi) et est détruit. Seul le radio PONS est blessé. Le courrier, n'ayant pas souffert, est transporté jusqu'à Damas par un appareil de secours. Il est à Marignane le 7.10 avec seulement 48h de retard. Pas de marques spéciales.

## C - Courrier

- Saïgon 24.9 - Marseille 7.10

**1.10.1931 : 28me voyage aller - 16.10.1931 : 27me voyage retour A.O.-K.L.M**

	1.10	↓	MARIGNANE		16.10	↓	SAIGON
←	4.10	↓	BAGDAD	←	16.10	↓	BANGKOK
	<hr/>				<hr/>		
↓	(1.10)	↓	AMSTERDAM	↓	(16.10)	↓	BANDOENG
→	5.10	↓	BAGDAD	→	17.10	↓	BANGKOK
←	10.10	↓	BANGKOK	←	22.10	↓	BAGDAD
↓	(12.10)	↓	BANDOENG	↓	(25.10)	↓	AMSTERDAM
	<hr/>				<hr/>		
→	11.10	↓	BANGKOK	→	23.10	↓	BAGDAD
	11.10	↓	SAIGON		26.10	↓	MARIGNANE

Ces 2 liaisons, qui ne constituent pas un aller et retour au strict sens du terme ont été, pour les services postaux franco-indochinois, l'occasion d'utiliser le premier service hebdomadaire de la K.L.M.

## C - Courriers

## Aller

- Marseille 30.9 - Saïgon 11.10

## Retour

- Saïgon 15.10 - Marseille 26.10

**22.10.1931 : 21me voyage A.O. Marignane - Saïgon**

MMrs NOGUES et ALLEGRE prennent passage sur l'hydravion du 22 octobre. Ils se rendent à Saïgon en vue de procéder à un essai de prolongation de la ligne vers Hong-Kong et la Chine.

## A - Itinéraire

Marignane (22.10), Beyrouth (24.10), Damas, Karachi (28.10), Saïgon (31.10 - 16h)

## B - Appareils et Equipages

## a - Marignane-Beyrouth

	Marignane-Corfou	Corfou-Athènes	Athènes-Beyrouth
Appareils	Cams 53	Cams 53	Cams 53 F. ALCE
Equipages			
Pilotes	POMMEREAU	?	LECLAIRE
Mécanos	?	?	COLOMBON
Radios	?	?	GUERIN

## b - Damas-Saïgon

	Damas-Djask (a)	Djask-Karachi	Karachi-Saïgon
Appareils	Farman 303	Fokker VII PH.AFT	Fokker F.ALSB
Equipages			
Pilotes	?	CAMOIN	LAUNAY
Mécanos	?	DESCAMP	VEROUIL
Radios	?	PARISOT	QUEYREL

(a) les raisons de cette exceptionnelle division en 2 de l'étape Damas-Karachi sont inconnues à ce jour.

## C - Courriers

- Marseille 21.10 - Saïgon 31.10
- Brindisi 23.10 - Beyrouth 24.10 (figure n° 2 page 104).....12 plis
- Brindisi 23.10 - Castelrosso 24.10.....19 plis
- Brindisi 23.10 - Damas 24 ou 25.10.....10 plis
- Brindisi 23.10 - Bagdad 25.10.....4 plis

D'après une information diffusée dans une revue spécialisée de l'époque, ce courrier aurait été préparé en vue d'un changement d'itinéraire de la ligne Marignane-Beyrouth. A l'occasion de la liaison du 22.10 l'hydravion d'Air Orient devait faire escale à Brindisi au lieu de Naples et ces plis devaient ainsi matérialiser ce changement qui n'a pas eu lieu. En réalité ce courrier officialise probablement une modification d'horaire de la ligne italienne "Aero Espresso Italiana" (A.E.I.) Brindisi-Athènes-Sira-Rhodes permettant une correspondance avec A.O. à Athènes et l'acheminement plus rapide du courrier de la région de Brindisi à destination de la Syrie, Liban et les au-delà. C'est en tout cas le premier courrier posté à Brindisi pour le Proche-Orient ayant emprunté la ligne Air-Orient. On notera la présence sur ces plis des étiquettes avion, une bleue pour la Cie italienne l'autre verte pour Air-Orient.

1.11.1931 : 30<sup>me</sup> voyage aller A.O.-K.L.M.

Les services postaux du Caire postalisent pour la première fois, du courrier à destination de l'Indochine profitant, à cette occasion, de la collaboration des 2 compagnies K.L.M. et A.O. La Cie hollandaise inaugure en cette circonstance son itinéraire d'hiver via Marseille, Rome, Athènes. Une griffe spéciale violette a été apposée sur le courrier déposé au Caire.

(29.10.31)	↓	AMSTERDAM
1.11	↓	LE CAIRE
2.11	↓	BAGDAD
← 7.11	↓	BANGKOK
↓ (9.11)	↓	BANDOENG
→ 8.11	↓	BANGKOK
8.11	↓	SAIGON

- Le Caire 1.11 - Saïgon 8.11 (figure n° 2 page 104).....10 plis

**11.12.1931 : 31me voyage retour A.O.-K.L.M.**

L'avion de la K.L.M., parti de Bandoeng le 11.12, prend en priorité à l'escale de Bangkok, le courrier des Indes Néerlandaises récupéré dans l'épave de l'appareil hollandais accidenté le 6.12. En conséquence, les dépêches originaires d'Indochine, parvenues le 11.12, sont laissées en souffrance, à l'exception, semble-t-il de celle formée par le bureau de Pnom Penh. Celles originaires de Saïgon et Hanoï seront reprises par l'avion du service Saïgon-Marseille de la semaine suivante (voir n° suivant 23. A.O.).- Pnom Penh 10.12 - Marseille 22.12

	11.12.31	↓	SAIGON
←	11.12	↓	BANGKOK
	<hr/>		
↓	(11.12)	↓	BANDOENG
→	13.12	↓	BANGKOK
←	16.12	↓	BAGDAD
↓	(21.12)	↓	AMSTERDAM
	<hr/>		
→	18.12	↓	BAGDAD
	22.12	↓	MARIGNANE

**18.12.1931 : 23me voyage A.O. Saïgon-Marignane**

Parti de Saïgon le 18.12 selon l'horaire habituel, avec le courrier pour la France, le Fokker prend en charge, à son passage à Bangkok, celui apporté le 11.12 par le pilote MERESSE et laissé en souffrance par le K.L.M. (voir n° précédent).

Les courriers convoyés subiront un retard de quelques jours dû à des incidents mécaniques survenus au cours de la liaison Karachi-Damas. Pour une cause inconnue le Farman se dirigeant vers Bassorah est contraint, après plus de 8h de vol, de se poser en pleine nature à 70km au sud d'une localité dénommée Nasiri. Après réparation, sans doute provisoire le 25.12, l'équipage rallie Nasiri, y passe la journée du 26, et rejoint Damas le 27.12.

**A - Itinéraire**

Saïgon 18.12, Karachi A : 21.12 - D : 23.12, Djask A : 23.12 - D : 24.12, Nasiri A : 24.12 - D : 27.12, Damas 27.12, Beyrouth 28.12, Marignane 30.12.

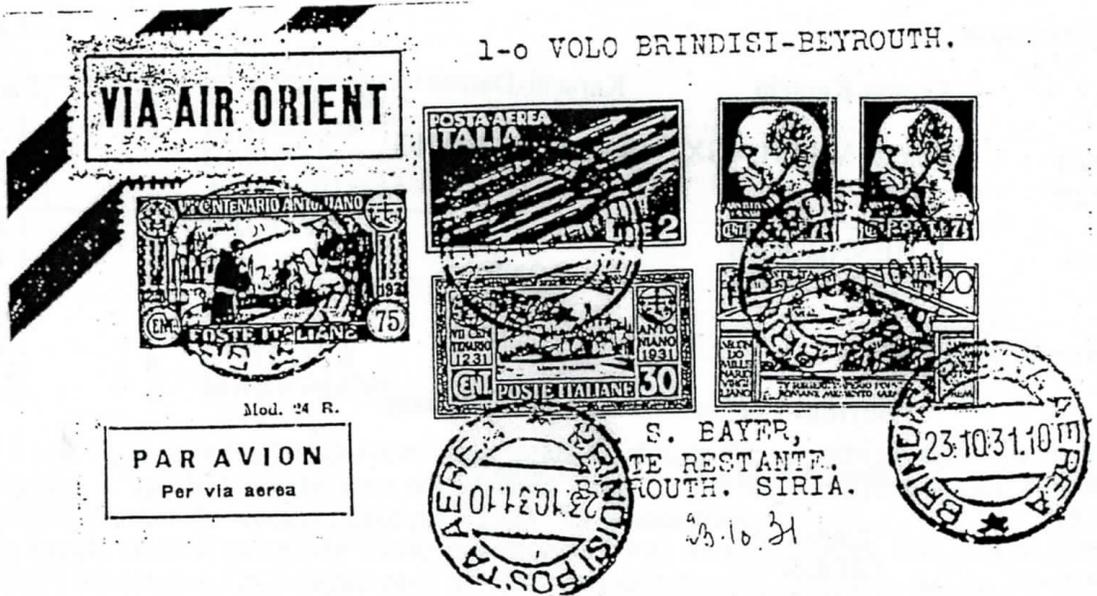


figure 2

~~COURRIER~~ ACCIDENTÉ

GR8

~~COURRIER~~ ACCIDENTÉ

GR9

*Lettre trouvée en mer après le naufrage de l'avion postal*

GR10

LIAISON AERIEENNE  
TROUPES DU LEVANT  
S. P. 610—SAIGON

GR11

## B - Appareils et Equipages

## a - Saïgon-Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	Fokker VII PH.AGX	Farman 303 F.AJIG
Equipages		
Pilotes	DELAUNAY	?
Mécanos	J. HENNEQUIN	?
Radios	KNOCKAERT	PONS

## b - Beyrouth-Marignane

	Beyrouth-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53 F.ALCF	Cams 53
Equipages		
Pilotes	LANATA	?
Mécanos	ROUX	?
Radios	GUERIN	?

## C - Courriers

- Saïgon 10.12 - Marseille 30.12 (1)
- Saïgon 17.12 - Marseille 30.12

(1) ce courrier laissé en souffrance à Bangkok à l'occasion du voyage A.O.- K.L.M. de la semaine précédente est, dans plus grande majorité, en provenance de toutes les régions de l'Indochine à l'exception, en principe, de celle du Cambodge.

**28.1.1932 : 28me voyage A.O. aller**

Faisant suite à des accords officiels, signés entre le Siam et l'Indochine, Bangkok crée un service postal régulier par avion avec Saïgon.

## A - Itinéraire

Marignane 28.1.....Bangkok 5.2, Saïgon 5.2

## B - Appareil et Equipage

Karachi-Saïgon

Appareil : Fokker VII immatriculé PH.AFT

Equipage : Pilote CAMOIN, Mécano DESCAMP, Radio PARISOT

## C - Courrier

- Bangkok 4.2 - Saïgon 5.2

Ce courrier est en partie constitué d'enveloppes spéciales portant l'étiquette avion n° 22 de MULLER une griffe encadrée "PAR AVION" en noir de 39x8/7 m/m environ. Cette griffe, sans doute, déformée par l'usage, figure déjà sur le courrier transporté de Bangkok à Hanoï le 30.12.1930, à l'occasion d'une visite de l'aviation militaire au Siam à celle d'Indochine (voir liaisons aéropostales en Indochine 1919 page 42)

## 18.3.1932 : 38me voyage retour A.O. - K.L.M.

	18.3.32	↓	SAIGON	
←	18.3	↓	BANGKOK	
↓	(18.3)	↓	BANDOENG	
→	19.3	↓	BANGKOK	
←	23.3		BAGDAD	
↓	(27.3)	↓	AMSTERDAM	
→	24.3	↓	BAGDAD	
	28.3	↓	A	
		↓	} CORFOU	
	28.3		D	
	28.3	↓	COTRONE	
	29.3	↓	MARIGNANE	

Au prise à une forte tempête, l'hydravion ayant quitté Corfou le 28.3 se réfugie dans une baie près de Cotrone (Italie). L'appareil amarré, casse ses attaches, s'échoue à la côte et brise sa coque. Le courrier est repris par un hydravion de secours piloté par REMY. La grande majorité dans l'eau a reçu, en noir, une griffe "courrier accidenté" dont il existe 2 types, l'un portant lettres, I et E de "courrier", renversées. On connaît aussi des correspondances, détériorée par un séjour les pluies :

- 1) ayant reçu la mention manuscrite "lettre trouvée en mer après le naufrage de l'avion postal" (GR 10 page 104)
- 2) ne portant ni griffe ni mention, leur état ne semblant pas nécessiter un tel traitement. Ce courrier, identifiable par les dates de départ et d'arrivée, est vraisemblablement plus rare que celui comportant la griffe accident (vu notamment pli originaire d'Athènes).

## C - Courriers

- Saïgon 17.3 - Marseille 29.3 (GR n° 8 page 104)
- Saïgon 17.3 - Marseille 29.3 (GR n° 9 page 104)
- Athènes 26.3 - Paris 30.3 (sans griffe)
- Saïgon 17.3 - Paris (via Amsterdam) 27.3 (courrier non accidenté)

## 28.4.1932 : 43me voyage aller - 29.4.1932 : 41me voyage retour A.O. - K.L.M.

Dernières liaisons effectuées conjointement parles Compagnies Air Orient et K.L.M. La semaine suivante la Compagnie A.O., qui inaugure son service hebdomadaire, obtient l'exclusivité des transports postaux entre la France et l'Indochine

	28.4.32	↓	MARIGNANE	↑	8.5	
←	30.4	↓	BAGDAD	↑	5.5	←
↓	(28.4)	↓	AMSTERDAM	↑	8.5	↑
→	1.5	↓	BAGDAD	↑	4.5	→
←	6.5	↓	BANGKOK	↑	30.4	←
↓	(7.5)	↓	BANDOENG	↑	(29.4)	↑
→	7.5	↓	BANGKOK	↑	29.4	→
	7.5	↓	SAIGON	↑	29.4	

## C - Courriers

- Marseille 28.4 - Saïgon 7.5
- Saïgon 29.4 - Marseille 8.5

CHAPITRE III.III

**FRANCE - INDOCHINE**

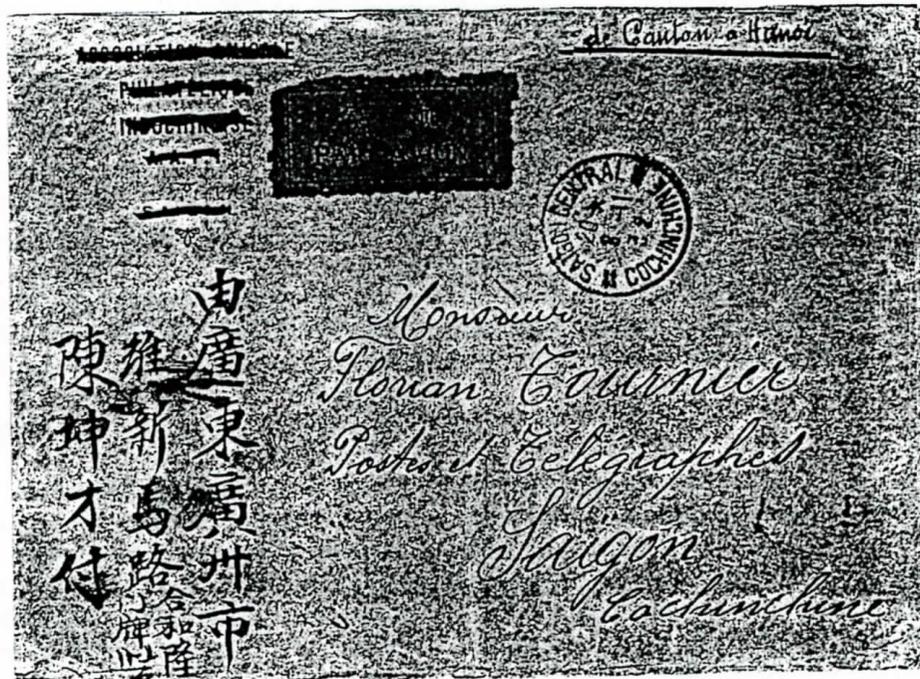
**et ses prolongements  
(5.5) 1932 - 1940**

### Informations pour le lecteur

Ce chapitre traite des liaisons entièrement françaises entre Marignane et l'Indochine et retour.

Après la page 109, s'insère une description des courriers Hong-Kong - Indochine - France; il faut considérer cette description comme inscrite dans la continuité des vols Saïgon :- Marignane et retour et la rupture descriptive n'est qu'apparente puisque chacun des courriers en provenance de Hong Kong ou à destination, est en concordance théoriquement avec un vol d'Air Orient.

La description des vols vers Hong Kong et retour terminée, l'auteur reprend la description des principaux vols avec un retour en arrière puisque la période "H-K" s'étend jusqu'au 6.12.1932 et que celle France-Indo. reprend au 11.8.1932



### 5 - 7.5.1932 : Premier voyage hebdomadaire Marignane Saïgon et retour

La fréquence des voyages aller et retour devenant hebdomadaire, l'Administration des P.T.T. résilie son contrat avec la Cie K.L.M. et accorde à la Cie française le monopole du transport du courrier sur l'itinéraire France-Indochine.

#### A - Itinéraire

Aller : Marignane 5.5, Beyrouth 6.5, Karachi 9.5, Saïgon 12.5  
Retour : Saïgon 7.5, Beyrouth 14.5, Marignane 15.5

#### B - Appareils et Equipages

Aller :

##### a - Marignane-Beyrouth

	Marignane-Corfou	Corfou-Beyrouth
Appareils	Cams 53	Cams 53 F. ALCE
Equipages		
- Pilotes	?	LECLAIRE
- Mécanos	?	COLOMBON
- Radios	?	GLOUX

##### b - Damas-Saïgon

	Damas-Karachi	Karachi-Saïgon
Appareils		Fokker VII PH. AGX
Equipages		
- Pilotes	?	DELAUNAY
- Mécanos	?	J. HENNEQUIN
- Radios	?	KNOCKAERT

Retour :

##### a - Saïgon-Damas

Appareils et Equipages: inconnus

##### b - Beyrouth-Marignane

	Beyrouth-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53 F.ALCE	
Equipages		
- Pilotes	LECLAIRE	?
- Mécanos	COLOMBON	?
- Radios	GLOUX	?

#### C - Courriers

- Marseille 4.5 - Saïgon 12.5
- Saïgon 6.5 - Marseille 15.5

**Juin-Août / décembre 1932 : Création d'un service MER-AIR permettant un acheminement plus rapide du courrier de la colonie anglaise de Hong-Kong**

Les liaisons de l'espèce, sur l'itinéraire Hong-Kong-Indochine-France sont expérimentées officiellement, dès juin 1932 à partir de Hong-Kong.

L'initiative en revient apparemment au Consul de France à Hong-Kong et au Post Master Général de la ville. Il s'agit de réduire la durée du transport du courrier de Hong-Kong pour l'Europe en le faisant acheminer par les appareils d'Air Orient, dont les jours de départ de Saïgon sont en concordance avec ceux des escales qu'y font les paquebots de la ligne Yokohama-Marseille des Messageries Maritimes.

Le courrier embarqué à Hong-Kong parvient 3 jours après à Saïgon où il peut profiter du départ de l'avion pour l'Europe, qui a lieu le lendemain. Les délais d'acheminement sont ainsi ramenés de 30/32 jours par bateau à 13/14 par bateau-avion.

Le premier essai semi-officiel a lieu dès le 7 juin 1932. Ce jour là, la poste de Hong-Kong remet au Contrôleur des Services Maritimes Postaux du paquebot "Athos II" un petit courrier affranchi à 20 cents, oblitéré du cachet à date "Yokohama à Marseille n° 1". Les plis parvenus à Saïgon reçoivent un complément d'affranchissement leur permettant de bénéficier du transport avion du 11.6 et sont en Europe le 19.6 (voir vol 31.2 Liaisons aéropostales en Indochine).

Cet essai ayant été concluant un service régulier est mis en place et la première dépêche officielle, remise à la Cie des Messageries Maritimes, quitte Hong-Kong le 2.8 par le paquebot "Gal Metzinger". Le courrier est à Saïgon le 5.8 et à Marseille le 16.8. Après quelques mois de fonctionnement, les liaisons sont organisées dans les 2 sens et vont se succéder régulièrement, à raison d'une tous les 14 jours, pallient ainsi provisoirement l'absence des relations aériennes régulières entre Hong-Kong et l'Europe. Nous ignorons quand ce service perdit de l'intérêt et fût supprimé. Deux informations cependant concernent le fonctionnement de ce service :

1°) le Directeur des Services Postaux d'Indochine, répondant en 1933 à une lettre du Consul de France à Hong-Kong, prend toutes dispositions pour que le courrier venant d'Europe par l'avion d'Air-Orient soit acheminé aussi rapidement que possible. Il sera notamment fait appel aux paquebots de la ligne locale Haiphong-Hong-Kong en cas de défaillance ou retard de ceux des Messageries Maritimes.

2°) les utilisateurs au départ d'Europe ont, en 1934, la faculté de choisir, soit la ligne française avec l'acheminement hebdomadaire maintenant officialisée via Saïgon où Haiphong selon la semaine de dépôt, soit le transport par la Cie hollandaise K.L.M. jusqu'à Singapour et ensuite par bateau.

### Caractéristiques du courrier

- Oblitération : Revenons sur les dix premiers voyages officiels pour évoquer l'utilisation provisoire et exceptionnelle, par les services postaux de Hong-Kong, de l'encre rouge pour annuler les timbres-poste apposés sur le courrier et la naissance du timbre à date "Air Mail".

Dès le premier voyage officiel du 2.8 le Post Master Général se préoccupe de trouver une solution permettant d'identifier, au cours du tri du courrier, celui à acheminer par cette voie. Ce n'est en réalité qu'à l'occasion du 6me voyage (11.10, paquebot d'Artagnan) que l'encre rouge est utilisée. Cette procédure sera appliquée jusqu'au 6 décembre 1932, date du départ du 10me voyage effectué par le paquebot "Aramis". A partir de la liaison suivante (21.12 par "Chenonceaux") la poste de Hong-Kong met en service son premier timbre à date "Air Mail" et revient à l'encre noire pour l'oblitération. Ajoutons que l'encre rouge a été utilisée, non seulement pour annuler les timbres-poste sur le courrier départ, mais aussi pour les empreintes de timbre à date apposées au verso des correspondances de l'espèce à leur arrivée à Hong-Kong (voir à ce sujet la liaison aérienne Hanoi-Hong-Kong du 1.11.32 par NOGUES)

- Acheminement : Le Post Office de Hong-Kong ne semble pas s'être contenté des liaisons officielles, déterminées par les horaires des Messageries Maritimes et ainsi limitées à une tous les 14 jours. Il utilise aussi toutes les possibilités que le trafic portuaire peut lui offrir afin de profiter des voyages hebdomadaires effectués par Air Orient. Il est possible qu'entre autres les unités "Tonkin" et "Canton" de la "Cie Indochinoise de Navigation" circulant entre Haiphong et Hong-Kong aient été utilisées : solution du reste préconisée dans l'autre sens en 1933 à titre de dépannage et officiellement en 1934.

- Importance du courrier : D'après une correspondance du Consul de France à Hong-Kong que nous avons pu retrouver, il semble bien que ses espérances, de voir le courrier originaire de Hong-Kong être aussi

volumineux que celui déposé en Indochine ont été déçues. Des informations ultérieures permettent d'évaluer le nombre de correspondances transitant par Hong-Kong à 5 ou 600 par courrier à l'exception toutefois des 10 ou 15 premiers voyages, où le poids des courriers a été très restreint, l'augmentation se faisant progressivement pour atteindre la moyenne citée plus haut sans jamais, apparemment être nettement plus élevée. Ajoutons, comme nous l'avons évoqué plus haut, qu'à tort ou à raison, les autorités

postales de Hong-Kong se plaignaient, notamment en 1933, d'un manque de régularité dans l'acheminement du courrier d'Europe, entre Saïgon et Hong-Kong, ce qui sans doute nuisait à la fiabilité du système dans l'esprit des utilisateurs potentiels, et les incitaient à délaisser ce service, d'où la faiblesse du poids des courriers.

### Liste des premiers voyages

#### 7.6.32 : voyage d'essai

##### A - Itinéraire

- Hong-Kong 7.6 , Saïgon 10.6 par le paquebot Athos II
- Saïgon 11.6 , Marignane 19.6 : 38 me voyage retour

##### B - Appareils et Equipages

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII baptisé "La Sémillante"  
 Equipage : Pilote MERESSE, Mécano PIERETTI, Radio MICHELETTI

##### C - Courrier

- Hong-Kong 7.6 - Marseille 19.6 .....25 plis

Les plis sont affranchis :

- à Hong-Kong d'un timbre poste à 20 cents oblitéré en noir, du timbre à date " Yokoama à Marseille n°1" du 7.6
- à Saïgon par des timbres poste d'Indochine (pour le parcours avion Saïgon-Marignane) oblitérés du timbre à date de "Saïgon Central" du 10.6 à 18h15

On notera l'intérêt exceptionnel des plis de cet essai. Non seulement il en existerait que 25, mais encore ils sont les seuls à comporter un affranchissement mixte.( voir figure n° 1 page 119)

#### 2.8.32 : voyage inaugural

##### A - Itinéraire

- Hong-Kong 2.8, Saïgon 5.8, par le " Général Metzinger"
- Saïgon 6.8, Marignane 16.8 : 48me voyage retour

##### B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALUI baptisé " La Sémillante "  
 Equipage : Pilote MERESSE, Mécano PIERETTI, Radio MICHELETTI

##### C - Courriers

- Hong-Kong 2.8 - Marseille 16.8
- " " 2.8 - Athènes 15.8 .....10 plis

A partir de ce voyage les correspondances sont affranchies au départ de Hong-Kong pour la totalité du parcours, soit 1,47 dollar de Hong-Kong

#### 16.8.32 : 2me voyage

##### A - Itinéraire

- Hong-Kong 16.8, Saïgon 19.8 par le paquebot " Angkor "
- Saïgon 20.8, Marignane 28.8 : 48me voyage retour

##### B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALQZ baptisé " La Courageuse "  
 Equipage : Pilote DELAUNAY, Mécano J.HENNEQUIN, Radio KNOCKAERT

## C - Courrier

- Hong-Kong 16.8 - Marseille 28.8

On notera l'utilisation d'un timbre à date nouvellement mis en service au bureau de Hong-Kong GPO (voir TaD n°1 page 118), remplaçant celui qui servait encore lors du voyage inaugural du 3.8 ( voir TaD n°2 page 118)

**30.8.32 : 3me voyage**

## A - Itinéraire

- Hong-Kong 30.8, Saïgon 2.9 par le Paquebot " Porthos "
- Saïgon 3.9, Marignane 12.9 : 50me voyage retour

## B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALZR  
 Equipage : Pilote CAMOIN, Mécano DESCAMP, Radio PARISOT

## C - Courrier

- Hong-Kong 30.8 - Marseille 12.9

**13.9.32 : 4me voyage**

## A - Itinéraire

- HonKong 13.9, Saïgon 17.9 par le "Chenonceaux"
- Saïgon 17.9, Marignane 26.9 : 52 me voyage retour

## B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALUK  
 Equipage : ?

## C - Courrier

- Hong-Kong 13.9 - Marseille 26.9

**27.9.32 : 5me voyage**

## A - Itinéraire

- Hong-Kong 27.9, Saïgon 30.9 par le paquebot " Athos II "
- Saïgon 1.10, Marignane 10.10 : 54 me voyage retour

## B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALZQ baptisé " La Courageuse "  
 Equipage : Pilote DELAUNAY, Mécano J.HENNEQUIN, Radio KNOCKAERT

## C - Courrier

- Hong-Kong 27.9 - Marseille 10.10

Les timbres poste apposés sur les correspondances transportées au cours du voyage inaugural et les suivants, y compris le 5me, ont été oblitérés en **noir**.

**11.10.32 : 6me voyage**

## A - Itinéraire

- Hong-Kong 11.10, Saïgon 14.10 par le paquebot "d' Artagnan"

- Saïgon 16.10, Marignane 24.10 : 56 me voyage retour

B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALUK

Equipage : ?

C - Courrier

- Hong-Kong 11.10 - Marseille 24.10

Premier courrier dont les figurines d'affranchissement sont annulées par une empreinte à l'encre rouge

**25.10.32 : 7 me voyage**

A - Itinéraire

- Hong-Kong 25.10, Saïgon 28.10 par le paquebot "A. Le bon"

- Saïgon 30.10, Marignane 8.11 : 58 me voyage retour

B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALUI baptisé "La Sémillante"

Equipage : Pilote MERESSE, Mécano PIERETTI, Radio MICHELETTI

C - Courrier

- Hong-Kong 25.10 - Marseille 8.11

Les timbres poste sont annulés par une empreinte à l'encre rouge. Il en sera de même pour les courriers des 8,9 et 10 me voyages.

**8.11.32 : 8 me voyage**

A - Itinéraire

- Hong-Kong 8.11, Saïgon 11.11 par le paquebot "Félix Roussel"

- Saïgon 13.11, Marignane 22.11 : 60 me voyage retour

B - Appareil et Equipage

Inconnus

C - Courrier

- Hong-Kong 8.11 - Marseille 22.11

**22.11.32 : 9 me voyage**

A - Itinéraire

- Hong-Kong 22.11, Saïgon 25.11 par le "Général Metzinger"

- Saïgon 27.11, Marignane 5.12 : 62 me voyage retour

B - Appareil et Equipage

Appareil au départ de Saïgon : Fokker VII F.ALUI baptisé "La Sémillante"

Equipage : Pilote MERESSE, Mécano PIERETTI, Radio MICHELETTI

C - Courrier

- Hong-Kong 22.11 - Marseille 5.12

**6.12.32 10 me voyage****A - Itinéraire**

- Hong-Kong 6.12, Saïgon 9.12 par le paquebot " Aramis "
- Saïgon 11.12, Marignane 19.12 : 64 me voyage retour

**B - Appareil et Equipage**

Inconnus

**C - Courrier**

- Hong-Kong 6.12 - Marseille 19.12

L'encre rouge est utilisée pour la dernière fois pour oblitération des timbres poste.

Le Post Office de Hong-Kong met en service, dès le voyage suivant, un timbre à date " Air Mail " ( voir TaD 6 page 118) , permettant le retour à l'usage traditionnel de l'encre noire pour l'annulation des timbres poste apposés sur les correspondances, quel que soit leur mode de transport.

En dehors des 10 voyages officiels répertoriés ci-dessus, nous avons pu avoir connaissance de transports supplémentaires, effectués au cours de cette période, accréditant l'hypothèse, déjà envisagée, que les services postaux de Hong-Kong cherchaient à utiliser tous les vols hebdomadaires d'Air Orient au départ de Saïgon.

Ainsi nous avons pu examiner les plis suivants :

- Hong-Kong 15.10.32 - Marseille 1.11, vraisemblablement transporté par l'avion d'A.O. quittant Saïgon le 23.10.
- Hong-Kong 15.11.32 - Marseille 28.11, transporté au départ de Saïgon par l'avion du 20.11.

Ces 2 plis ont été acheminés, de Hong-Kong à Saïgon, par des paquebots que nous n'avons pu identifier mais qui, avec certitude, ne font pas partie de la flotte des Messageries Maritimes.

**11.8.1932 : 49me voyage Marignane-Saïgon****A - Itinéraire**

Aller : Marignane 11.8, Beyrouth 12.8 (1), Damas 13.8, Karachi 15.8, Saïgon 18.8.

(1) *l'hydravion est accidenté à l'amérissage à Beyrouth. Le Pilote Y. HENNEQUIN, blessé grièvement, meurt presque aussitôt son admission à l'hôpital. Le Radio GUERIN est blessé, seul le Mécano est indemne.*

**B - Appareils et Equipages****a Marignane - Beyrouth**

	Marignane-Corfou Cams 53	Corfou-Beyrouth Cams 53 F. ALQY
Appareils		
Equipages		
- Pilotes	?	Y. HENNEQUIN
- Mécanos	?	ROUX
- Radios	?	GUERIN

**b Damas - Saïgon**

	Damas-Karachi	Karachi-Saïgon
Appareils	Farman 303 F.AJVS	Fokker V11 F.ALUJ
Equipages		
- Pilotes	GAMBADE	MERESSE
- Mécanos	POULIQUEN (Maurice)	PIERRETTI
- Radios	THOMASET	MICHELETTI

## C - Courriers

Les dépêches postales destinées à l'Indochine, retirées des soutes immergées de l'hydravion sont immédiatement acheminées vers Damas et Saïgon. Ce n'est qu'à l'arrivée à destination que le courrier, en partie non identifiable, est séché, réparé et annoté avant d'être distribué seulement à partir du 19.8.

L'administration postale a apposé sur les correspondances un cachet en noir, sur une ligne à Beyrouth (GR n° 1 page 119), et sur 2 lignes à Saïgon (GR. n° 2 page 119)

- Marseille 10.8 - Beyrouth 13.8
- Marseille 10.8 - Saïgon 19.8

**1.9.1932 : 52 me voyage Marignane - Saïgon**

## A - Itinéraire

Aller : Marignane 1.9, Corfou 2.9, Beyrouth 2.9, Damas 3.9, Saïgon 8.9

## C - Courriers

L'hydravion du service Marignane-Corfou, le Cams 53 F.AJLJ piloté par POMMEREAU, accidenté à l'amérissage à Naples, coule partiellement. Le courrier récupéré est transporté jusqu'à Corfou par un appareil de secours. A partir de là l'acheminement s'effectue normalement.

D'après la presse locale, les correspondances arrivées à Saïgon étaient presque en aussi mauvais état que celles provenant de l'accident de Beyrouth (11.8 : 49 me voyage). Cependant notons qu'elles n'ont reçu ni griffe ni mention particulière.

- Marseille 31.8 - Saïgon 8.9.

**15.9.1932 : 54 me voyage Marignane - Saïgon**

Le déroulement de cette liaison a été perturbé par un accident survenu au Farman assurant l'étape Damas-Karachi.

## A - Itinéraire

Aller : Marignane 15.9, Corfou 16.9, Beyrouth 16.9, Damas 18.9, Rutbah 18.9 (1), Karachi 21.9, Saïgon 26.9.

(1) le Farman pris dans une tempête de sable, s'abat près de Rutbah (Irak), seul le mécanicien Maurice POULIQUEN est blessé.

## B - Appareils et Equipages

## a Marignane - Beyrouth

	Marignane-Naples	Naples-Beyrouth
Appareils	?	Cams 53 F. ALCF
Equipages		
- Pilotes	?	COROUGE
- Mécanos	?	ROUX
- Radios	?	?

## b Damas Saïgon

	Damas-Rutbah	Bouchir-Saïgon
Appareils	Farman 303 F.AJVS	Fokker V11 F.ALUI
Equipages		
- Pilotes	ANCEL	MERESSE
- Mécanos	POULIQUEN (Maurice)	PIERETTI
- Radios	?	MICHELETTI

## C - Courriers

Ramenés à Ramadi (Irak), le courrier et les passagers sont dirigés sur Bouchir par un appareil de secours venu de Damas.

A Karachi, MERESSE qui attend ANCEL, reçoit l'ordre de se rendre à Bouchir pour prendre le courrier en charge. Il y arrive le 19.9, rentre à Karachi le 20, quitte cette dernière escale le 21 et est enfin à Saïgon le 26.9 après avoir dû faire un arrêt le 25 à Kholak, terrain de secours situé au nord de Bangkok dont l'aéroport, Don-Muang, est impraticable. Le courrier a 4 jours de retard.

- Marseille 14.9 - Saïgon 26.9.

**24.9.32 : 53me voyage Saïgon-Marignane**

Le bureau de "Saïgon Central" forme pour la première fois des dépêches pour Calcutta, Allahabad, Jodhpur et Karachi.

D'après diverses sources nous savons qu'à l'époque les autorités britanniques en Indes n'autorisaient les échanges de courriers qu'aux seules escales de Rangoon, Calcutta et Karachi.

En conséquence il est probable que ceux pour Allahabad et Jodhpur ont été déposés à Calcutta et ensuite acheminés par fer jusqu'à destination.

Ayant pu examiner des plis à destination de Allahabad nous supposons que ceux pour Jodhpur sont arrivés vers la même date. Toutefois nous indiquons ces dates qu'avec circonspection, et seulement à titre indicatif.

- Saïgon 23.9 - Calcutta 25 ou 26.9
- " " - Allahabad 28 ou 29.9
- " " - Jodhpur 28 ou 29.9
- " " - Karachi 27.9

**29.9.1932 : 56me voyage Marignane - Saïgon**

C'est au cours de ce voyage que les services postaux britanniques livrent à la Cie A.O du courrier pour l'Indochine aux escales de Calcutta et Rangoon.

## A - Itinéraire

Aller : Marignane 29.9, Beyrouth 30.9, Calcutta 5.10, Rangoon 5.10, Saïgon 6.10.

## C - Courriers

- Marseille 28.9 - Saïgon 6.10
- Calcutta 5.10 - Saïgon 6.10 .....91 plis
- Rangoon 5.10 - " " 6.10

**4.12.1932 : 63me voyage Saïgon - Marignane**

Pour la première fois le courrier indochinois à destination de l'Allemagne est acheminé par avion sur la totalité du parcours.

## A - Itinéraire

Retour : Saïgon 4.12, Athènes 10.12, par A.O  
Athènes 11.12, Salonique, Belgrade, Berlin 11.12 par Lufthansa

## C - Courriers

Les correspondances à destination de l'Allemagne sont passibles d'une surtaxe aérienne de 63 cents par 10 grammes.

- Saïgon 3.12 - Allemagne du 11 au 13.12 selon destinations.....53 plis (1)

(1) Il existe des enveloppes spéciales d'origine privée, portant imprimé et sur une ligne la mention : Ire Liaison Postale Saïgon-Berlin via Athènes

**16.4.1933 : 82me voyage Saïgon - Marignane**

## A - Itinéraire

Saïgon 16.4, Karachi 19.4, Beyrouth 22.4, Corfou 23.4-5h.....

## B - Appareils et Equipages

## a - Saïgon - Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	Fokker VII F.ALUI	Farman 303
Equipages		
Pilotes	DELAUNAY	?
Mécanos	J.HENNEQUIN	?
Radios	KNOCKAERT	?b - Beyrouth-Marignane

	Beyrouth-Athènes	Athènes-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53	Cams 53	Cams 53 F.ALCE
Equipages			
Pilotes	?	?	COROUGE
Mécanos	?	?	CALLOT
Radios	?	?	GUILLETEAU

L'hydravion F.ALCE, qui a quitté Corfou le 23.4 avec 5 passagers à bord, rencontre le mauvais temps aux abords de la côte italienne. Aveuglé, perdu dans la tempête, l'appareil s'écrase dans la montagne à 1900 mètres d'altitude, près du village de Saracena (Italie du Sud). Les recherches entreprises pour retrouver traces de l'hydravion aboutiront 5 jours plus tard. Le pilote et le radio sont tués, le mécano est blessé. 3 passagers ont également été tués dans la catastrophe; au total il n'y aura que 3 rescapés.

Les premières informations recueillies, laissant supposer que l'appareil aurait pu se poser en mer, la Cie affecta le Cams 53 F.ALCD (Pilote REMY, Mécano RICHARD, Radio THIBAUD) aux recherches qui eurent lieu du 23 au 27.4.33

## C - Courrier

Le courrier retrouvé intact dans la carlingue de l'appareil a été acheminé par fer de Naples à Marseille. Il ne porte pas de marque spéciale.

- Saïgon 15.4 - Marseille 2.5

**30.4.1933 : 84me voyage Saïgon - Marignane**

## A - Itinéraire

Saïgon 30.4, Karachi 3.5, Asalu - Iran A:5.5 ...D:10.5, Beyrouth 13.5, Marignane 14.5.

## B - Appareils et Equipages

## a - Saïgon - Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Asalu	(Karachi)Asalu-Damas
Appareils	Fokker VII F.ALQZ	Fokker VII F.AMFS	Farman
Equipages			
Pilotes	?	DENIS	DENIS
Mécanos	J.HENNEQUIN	ROUX	VEROUIL
Radios	?	DUFLOS	?
Passagers			FULACHIER

A la suite d'une fuite d'huile le Fokker F.AMFS est obligé de se poser d'urgence, un moteur ayant cessé de fonctionner. Il atterrit sur une étroite bande de terrain bordant le rivage, à proximité d'Asalu (Iran), localité située entre Bouchir et Bender Abbas. Par malchance le terrain sur lequel repose l'appareil est peu sûr, étant constitué de vase recouverte d'une croûte légère, envahie par la mer à chaque marée. Aussi après réparation et une tentative de le déplacer vers un terrain plus ferme, le Fokker s'enfonça jusqu'à reposer sur le ventre.

FULACHIER pilotant le Farman du courrier de la semaine suivante repère l'appareil et se pose à proximité pour embarquer à son bord les 3 passagers, DENIS et son courrier; à la suite d'un geste malheureux il se fait faucher 2 doigts par l'hélice et doit alors être pris comme passager sur son propre appareil, DENIS se chargeant d'assurer la suite du vol jusqu'à Damas. Le courrier est réacheminé par le vol quittant Beyrouth le 13.5. Le Fokker accidenté, laissé à la garde de ROUX et DUFLOS, sera ramené à vide du 12 au 13 Mai par le pilote WINCKLER habituellement chargé des dépannages difficiles.

#### b- Beyrouth – Marignane

	Beyrouth-Corfou	Corfou-Marignane
Appareils	Cams 53	Cams 53 F.ALCD
Equipages		
Pilotes	?	?
Mécanos	?	?
Radios	?	THIBAUD

#### C - Courrier

- Saïgon 29.4 - Marseille 14.5

Les correspondances ne portent pas de marques spéciales.

#### 4.5.1933 : Marignane - Beyrouth et retour

Parcours méditerranéen du 87me voyage aller et du 84me voyage retour.

##### A - Itinéraire

Aller : Marignane 4.5, Corfou A: 4.5 - D: 5.5, Beyrouth 5.5  
 Retour : Beyrouth 6.5, Corfou A: 6.5 - D: 7.5, Marignane 7.5

##### B - Appareils et Equipages

###### Aller

	Marignane-Corfou	Corfou-Beyrouth
Appareils	Cams 53 F.AJGX	Cams 53
Equipages		
Pilotes	?	?
Mécanos	COLOMBON	?
Radios	?	?

###### Retour

	Beyrouth-Corfou	Corfou-Naples	Naples-Marignane
Appareils	Cams 53	Cams 53 F.AJGX	Cams 53 F.AJNN
Equipages			
Pilotes	?	?	?
Mécanos	?	COLOMBON	COLOMBON
Radios	?	?	?

Passagers : NOGUES venu faire une enquête sur l'accident du Cams 53 F.ALCD (82me voyage)

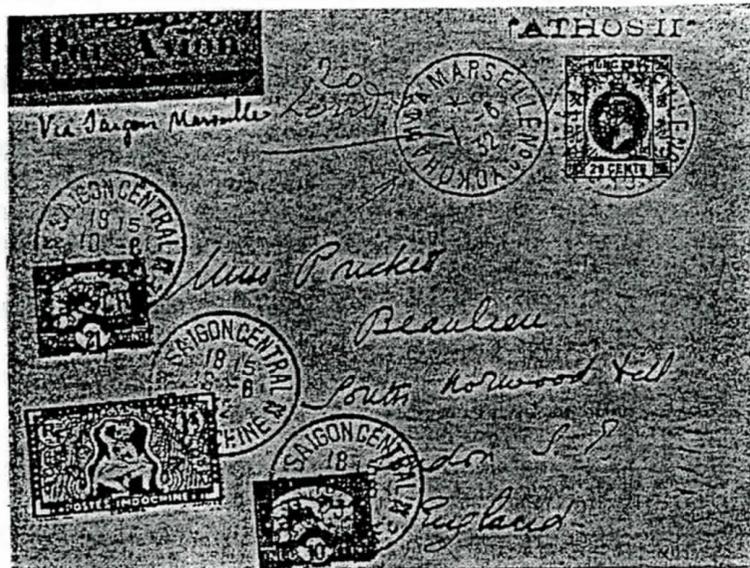


figure 1



TaD1



TaD2



TaD3

~~AVION ACCIDENTE~~  
 AVION ACCIDENTE

GR1

~~Lettre Parvenue Déteriorée~~  
 Suite Accident Courrier Avion

GR2

C - Courriers

A l'occasion de la "Journée de l'Aviation Marchande" qui se tient le 30.4 à l'aéroport du Bourget, l'Administration des P.T.T autorise l'Aéro-Club de France à organiser une démonstration de liaison postale aérienne sur le parcours Marseille-Beyrouth. Les cartes commémoratives, éditées à cette occasion, sont timbrées du "Bourget Aviation" à la date du 30.4 et en transit de "Marseille Gare Avion" du 3.5. Les cartes remises à l'agence locale d'Air Orient sont réaffranchies par ses soins et réexpédiées en retour par la liaison du 6.5.

- Marseille 3.5 - Beyrouth 5.5
- Bourget Aviation 30.4 - Beyrouth 5.5 (voir figures 3 et 4 pages 121/122).....180 CP
- Beyrouth 5.5 - Marseille 7.5 (1)

(1) outre le courrier habituel qui vraisemblablement ne comprend pas de dépêches en provenance d'Indochine (voir 84me voyage) l'hydravion transporte en retour les CP de la journée de l'Aviation Marchande.

**18.6.1933 : 91<sup>me</sup> voyage Saïgon-Marignane**

## A - Itinéraire

Saïgon 18.6, Damas 23.6, Beyrouth 24.6, Simi 24.6.....Marignane 26.6.

## B - Appareils et Equipages

a - Saïgon-Damas : inconnus

b - Beyrouth-Marignane

Beyrouth-Simi (Beyrouth)Simi-Marignane

Appareils	Cams 53 F.AJLJ	Cams 53 F.AIZB
Equipages		
Pilotes	LANATA	?
Mécanos	?	COLOMBON
Radios	?	?

A la suite d'une avarie de moteur le Cams 53 F.AJLJ est obligé de se poser sur la petite île de Simi au nord de Rhodes. Alertée la base de Beyrouth envoie un appareil de secours, le Cams 53 F.AIZB qui, parti de son port d'attache le 25.6, se pose le même jour à Simi, prend en charge le courrier et les passagers et arrive à Marignane le 26.6. LANATA dépanné regagnera Castelrosso le 27.6.

## C - Courriers

- Saïgon 17.6 - Marseille 26.6
- Beyrouth 24.6 - " 26.6

**30.7.1933 : 97<sup>me</sup> voyage Saïgon - Marignane**

Courrier retardé à la suite d'un accident

## A - Itinéraire

Saïgon 30.7, Rangoon 30.7  
(Saïgon 4.8), Rangoon A: 4.8-D:5.8, Karachi 6.8, Damas 8.8, Beyrouth 9.8, Marignane 10.8

## B - Appareils et Equipages

a - Saïgon - Damas

	Saïgon-Rangoon	(Saïgon)Rangoon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	Fokker VII F.ALZR	Fokker VII F.ALSB	Farman
Equipages			
Pilotes	CAMION	PICHODOU	?
Mécanos	DESCAMP	ROUX	?
Radios	PARISOT	GLOUX	

Parti le 30.7 de Saïgon, le Fokker de CAMOIN fait une escale imprévues à Kholak, près de Bangkok, le terrain habituel de la capitale du Siam étant, sans doute, impraticable. Reparti le 31.7, l'équipage se pose le même jour à Rangoon, et poursuit sa route le 1.8 vers Akyab. Après 1h30 de vol environ, il est forcé de faire demi-tour et rejoint Rangoon, où il se retrouve immobilisé à la suite d'une avarie de moteur. Plusieurs essais infructueux de décollage ont lieu les 2 et 3 août. Devant le retard pris par CAMOIN sur son horaire et les incertitudes quant à la durée de son immobilisation, la Cie décide d'envoyer PICHODOU prendre le courrier en souffrance et continuer le voyage vers Karachi. Parti de Saïgon le 4.8, il est à Rangoon le même jour, en repart le 5 et est à Karachi le 6.8. Pris en charge immédiatement, le courrier est transporté à Damas où il arrive le 8 août.

Après un nouvel essai le 5.8 CAMOIN rentre à Saïgon où il arrive le 6.8.

b - Beyrouth - Marignane

Beyrouth-Marignane

Appareil	Cams 53 F.AJGX
Equipage	?
Mécano	?
Radio	PONS

La prochaine liaison régulière n'ayant lieu que le 12.8, le courrier est embarqué sur un Cams 53 venu spécialement de Naples afin de ne pas augmenter le retard qu'il a déjà pris depuis Saïgon.

C - Courrier

- Saïgon 29.7 - Marseille 10.8  
Pas de marque spéciale

### 6.8.1933 : 98me voyage Saïgon - Marignane

Première utilisation des timbres-poste "avion" mis en vente le 1 Août 1933

C - Courrier

- Saïgon 6.8 - Marseille 13.8

### 1.10.1933 : 106me voyage Saïgon - Marignane

Le Farman Karachi-Damas piloté par DENIS est accidenté près de Bagdad.

Le courrier, repris par un avion de secours, arrive à Marignane dans les délais normaux et ne porte pas de marques particulières.

C Courrier

- Saïgon 30.9 - Marseille 8.10

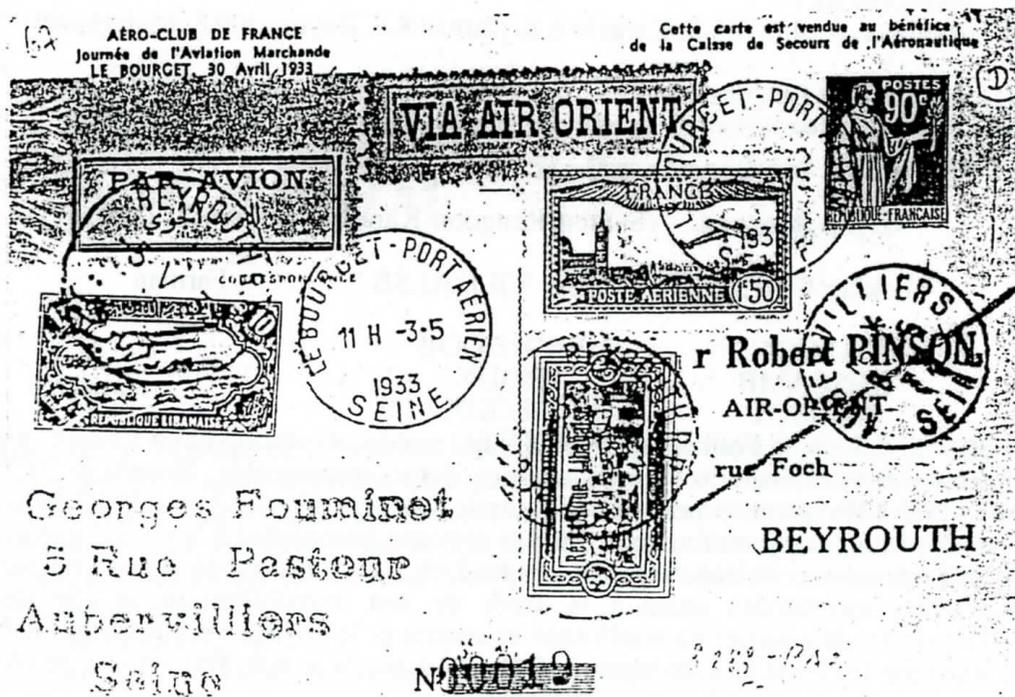


figure-3

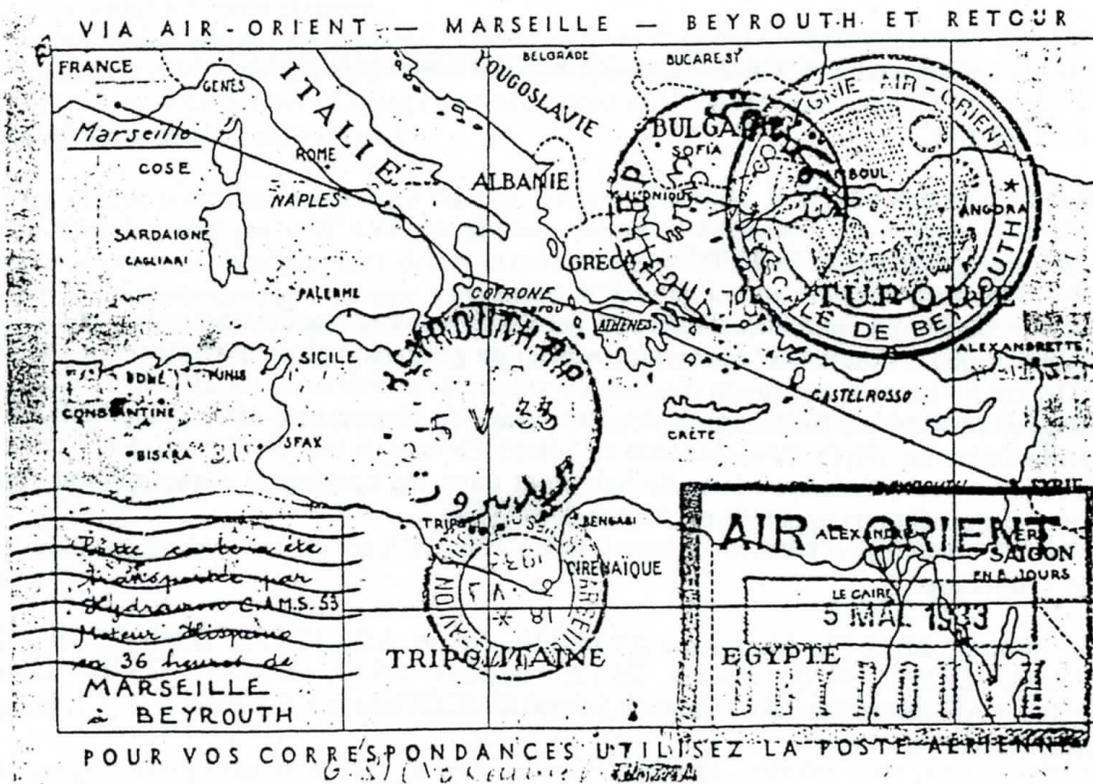


figure 4

## AIR FRANCE

Les liaisons suivantes sont assurées sous la responsabilité de la nouvelle compagnie "Air France" qui a été inaugurée officiellement sur le terrain du Bourget le 7 Octobre 1933.

A partir de cette date les voyages ne sont plus numérotés.

La Cie Air Orient, absorbée par "Air France" a assuré, depuis l'ouverture de la ligne le 17.1.1931, **109** liaisons Marignane-Saïgon et **106** dans l'autre sens.

### 12.11.1933 : Saïgon - Marignane

Pour commémorer le souvenir de la Journée Nationale de l'Air qui se tient à Saïgon le 12 novembre un cachet spécial est apposé sur le courrier déposé aux guichets du bureau de "Saïgon Central" le 11 novembre avant 22 heures.

- Saïgon 11.11 - Marseille 20.11 ... ( CS n°1 page 131) .....500 plis
- Indochine et jours précédents 11.11 - Marseille 20.11

### 14.12.1933 : Marignane - Saïgon

C'est sans doute à l'occasion de cette livraison que le vol Damas-Saïgon a été effectué pour la première fois par le même appareil.

#### A - Itinéraire

Marignane 14.12, Beyrouth 16.12, Damas 17.12, Karachi 19.12, Saïgon 22.12

## B - Appareils et Equipages

a - Marignane-Beyrouth : inconnus

b - Damas-Saïgon

Appareil : Fokker VII F.ALSB  
 Equipage : Pilote MERESSE, Mécano PIERETTI, Radio MICHELETTI

## C - Courrier

- Marseille 13.12 - Saïgon 22.12

**21.12.1933 : voyage de l'EMERAUDE**

La Cie Air France, qui est à la recherche de nouveaux appareils pour renouveler sa flotte, fonde de grands espoirs sur le Dewoitine 332 qui semble révéler de grandes qualités notamment de rapidité. Il peut atteindre 330 km à l'heure et son rayon d'action en vitesse de croisière est de 2100 km

De multiples essais sont effectués : records du monde de vitesse avec 500, 1000, 2000 kg de charge, voyages Paris-Dakar en 19h15, Paris-Moscou en 14h40. Devant de tels résultats il paraît temps pour Air France de le tester sur l'itinéraire Marseille-Saïgon et dans les conditions d'exploitation commerciales habituellement imposées aux appareils en service dans la Cie

## A - Itinéraire

Aller : Le Bourget 21.12-8h, Marignane 21.12-11h, Rome A:21.12-15h, D:23.12-10h (1), Athènes A:23.12-13h35, D:25.12-9h10, Damas 25.12, Bagdad 26.12, Bouchir 26.12, Djask 27.12, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Rangoon, Bangkok, Saïgon 29.12-17h

(1) le mauvais temps retarde le départ

Retour : Saïgon 4.1, Akyab 5.1, Calcutta A:5.1-14h30, D:6.1, Bassorah, Gwadar A:6.1-D:10.1(1) Damas A:10.1-D:14.1 (2), Athènes 14.1, Marignane 15.1, Lyon 15.1, Corbigny 15.1-20h (3)

(1) l'appareil endommage son train d'atterrissage en se posant sur un terrain non balisé. Après réparation, décollage le 10.1.

(2) le terrain inondé empêche le décollage qui ne peut avoir lieu que le 14.1

(3) déjà aux prises des assauts d'un fort vent du nord, le pilote décide de s'arrêter à Lyon pour réparer une légère panne. Il en repart à 18h15, à 19h10 le Bourget capte un dernier radio "volons à 1700m par tempête de neige" .. ensuite le silence et c'est l'accident vers 20h près de Corbigny où les membres de l'équipage et tous les passagers trouvent la mort.

## B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine D.332, trimoteur Hispano-Suiza, Baptisé Emeraude  
 Equipage : Pilote LAUNAY, Mécano CRAMPEL, Radio QUEYREL

## Passagers :

Aller : CHAUMIER Directeur de l'Aviation Civile et Madame, NOGUES Directeur Général d'Air France, BALAZUC Directeur du matériel, LARRIEU journaliste.

Retour : PASQUIER Gouverneur Général de l'Indochine et son officier d'Ordonnance le Capitaine BRUSSEAU prennent part au voyage en compagnie des passagers ayant effectué le vol aller.

A l'escale fortuite de Gwadar les réparations retardent le départ. PASQUIER impatient de continuer le voyage embarque le 8.1 sur le Fokker F.AMBU piloté par LACAZE. Arrivé à Damas le 9.1, il y est rejoint le 10.1 par l'Emeraude qu'il ne quittera plus.

## C - Courriers

## Aller :

- France 20.12 et jours précédents - Saïgon 29.12 (1)

- Rangoon 28.12 - Saïgon 29.12 (2)

(1) le courrier posté en France ne porte pas de marques spéciales/ Apparemment pas conservé il est maintenant difficile à trouver.

(2) ce courrier qui paraît rare, est en principe signé par Nogués

Retour :

- Saïgon 4.1 - Marseille 17.1

Ce courrier, assez volumineux, a reçu une griffe spéciale (CS n° 2 page 130) généralement en noir et pas toujours bien frappée.

Il y aurait également des enveloppes, postées à Hanoï et portant imprimé, le nom de EMERAUDE.

La tentation est forte, pour beaucoup de collectionneur, de classer ce courrier comme accidenté. La réalité est tout autre ce dernier n'ayant effectué, à bord de l'EMERAUDE, que le parcours Saïgon-Gwadar qui s'est déroulé sans incident

Pris en charge normalement le 4.1 à Saïgon, il arrive à Gwadar le 7.1, où il est transféré dans le Fokker F.AMBU piloté par LACAZE par ailleurs chargé de mener le Gouverneur Gal PASQUIER. à Damas. Là le courrier réintègre, sans doute, la cale de l'EMERAUDE qui arrivé le 10.1, doit en principe poursuivre immédiatement son voyage. Cependant de jour en jour et de report en report le décollage n'a lieu que le 14.1. Des retards successifs ont incité les Autorités à débarquer à nouveau le courrier. Confié au service automobile Damas-Beyrouth il emprunte l'hydravion du service régulier quittant cette ville le 15.1 et il

est à Marignane 11h45 avec le dépêches postale parties de Saïgon le 7.1 par le service régulier

### 1.2.1934 : Marignane - Saïgon

A l'occasion de cette liaison les P.T.T de Corfou livrent du courrier à destination de Bouchir et Bangkok.

#### A - Itinéraire

Marignane 1.2, Beyrouth 8.2, Damas 9.2, Bouchir 9.2, Bangkok 14.2, Saïgon 14.2

La liaison Marignane-Beyrouth a été considérablement retardée par une violente tempête en Méditerranée. En conséquence le courrier est arrivé à Saïgon le 14.2 au lieu du 9 selon l'horaire officiel.

#### B - Appareils et Equipages

a Marignane- Beyrouth : inconnus

b Damas-Saïgon

Appareil : Fokker VII F.ALSB

Equipage : Pilote MERESSE, Mécano PIERETTI, Radio MICHELETTI

#### C - Courriers

- Marseille 31.1 - Saïgon 14.2

- Corfou 7.2 - Bouchir 10.2 ( CS n° 3 page 130) .....184 plis

- " " - Bangkok 14.2

### 17.3.1934 Beyrouth - Marignane

A l'occasion du voyage Saïgon-Marignane (11-18.3) l'hydravion du parcours méditerranéen a transporté un courrier déposé à Beyrouth à destination de Corfou.

Ce courrier que nous signalons aujourd'hui est présenté par la presse spécialisée de l'époque comme "premier courrier direct" ce qui nous semble pour le moins curieux alors que, dès l'ouverture, en 1929, du secteur méditerranéen, les postes de Beyrouth ont formé des dépêches pour la plupart des escales de la ligne. Nous devons cependant reconnaître n'avoir jamais eu l'occasion d'examiner de plis de 1929 à destination de Corfou et en conséquence et sauf indications contraires ultérieures, classons donc ceux de 1934 comme "premier courrier direct"

- Beyrouth 16.3 - Corfou 18.3 (1) .....61 plis

(1) les plis examinés portent au verso une marque particulière qui paraît avoir été apposée à l'arrivée par les services de l'aéroport ( GR 3 page 131 )

**16.8.1934 : Marignane-Saïgon**

Le Fokker du Damas-Saïgon est accidenté sur le terrain de Mingaladon, aéroport de (Birmanie)

Rangoon

## A - Itinéraire

Marignane 16.8, Beyrouth 18.8, Damas 18.8, Rangoon 23.8,.....Saïgon 25.8

## B - Appareils et Equipages

## a - Marignane - Beyrouth

Appareil : Cams 53 immatriculé F.AIZB  
Equipage : Pilote ?, Mécano COLOMBON, Radio ?

## b - Damas - Saïgon

Appareil Fokker VII immatriculé F.ALUI  
Equipage : Pilote PICHODOU, Mécano ROUX, Radio GLOUX

Au cours du voyage, particulièrement pénible en raison des vents et pluies de la mousson et une courte escale à Rangoon, l'appareil, qui a déjà entrepris sa procédure de décollage, quitte soudainement la piste et s'écrase dans la rizière voisine. L'équipage est indemne, en revanche le Fokker ne peut être réparé immédiatement et est abandonné. Après dépannage ultérieur et remise en état de vol, on le retrouvera sur la ligne avec un autre équipage.

Le courrier repris par un appareil de secours, arrive à Saïgon le 25.8.34.

## C - Courrier

- Marseille 15.8 - Saïgon 25.8  
Pas de marque spéciale.

**19.8.1934 : Saïgon - Marignane**

Le Fokker ayant quitté Saïgon le 19.8 est accidenté à Allahabad. Les renseignements relatifs à cet accident étant rares, nous en sommes réduits à formuler des hypothèses sur les suites.

L'une d'elles permet d'avancer que, transporté par fer jusqu'à Karachi, le courrier récupéré a très probablement été transporté au delà par des appareils de secours, d'abord jusqu'à Damas et ensuite Marignane. La distribution en France s'échelonnant du 30.8 au 4.9 laisse supposer qu'une partie seulement de ce courrier a bénéficié d'un acheminement spécial, l'autre partie serait parvenue par le service régulier arrivé le 30.9 à Marignane.

- Saïgon 18.8 - Marseille 30.8 au 4.9  
Pas de marque spéciale.

**13.1.1935 : Saïgon - Marignane**

L'hydravion du service régulier Beyrouth-Marignane, amenant le courrier d'Indochine ayant quitté Saïgon le 13.1 est accidenté près de Santa Maria de Luca (Italie)

## A - Itinéraire

Saïgon 13.1, Karachi ,16.1, Damas 18.1, Beyrouth 19.1, Athènes A:19.1-D: 20.1, Corfou 20.1

## B - Appareils et Equipages

## a - Saïgon-Damas

	Saïgon-Karachi	Karachi-Damas
Appareils	Fokker VII F.AIYU	Fokker VII F.ALZR
Equipages		
Pilotes	PICHODOU	CAMOIN

Mécanos  
Radios

ROUX  
GLOUX

DESCAMPS  
PARISOT

b - Beyrouth-Marignane

Appareil : Cams 53 immatriculé F.ALCF  
Equipage : Pilote LECLAIRE, Mécano COLOMBON , Radio ?

Trois heures après avoir quitté l'escale de Corfou, l'hydravion F.ALCF doit amérir en pleine mer à 30 milles au sud-ouest de Santa Maria de Luca. Pris dans une tempête de neige, ballotté par de fortes vagues, l'appareil va dériver pendant près de 5 heures avant d'être enfin repéré par le remorqueur italien Paganini. Débarqué à Bari le 21.1, vers 8h30, le courrier sera acheminé par fer, vers sa destination. L'équipage et les passagers sont indemnes, l'appareil, entièrement désemparé, est abandonné.

- Saïgon 12.1 - Marseille 22.1  
Pas de marque spéciale.

### 1.2.1935 : Inauguration du service Bangkok-Hanoï et retour

Après des essais en novembre et décembre 1934 (voir Indochine liaisons intérieures), Air France abandonnant, sans que l'on sache pourquoi, l'itinéraire alors suivi, ouvre une liaison régulière Bangkok-Hanoï, via Vientiane ou Vinh, selon les circonstances.

Cette bretelle n'est que provisoire. En août 1935 le terminus de la ligne France-Indochine est reporté à Hanoï et la liaison Bangkok-Hanoï est supprimée. Elle est remplacée par celle de Bangkok-Saïgon qui est en correspondance à Bangkok avec les appareils accomplissant la liaison Damas-Bangkok-Hanoï

#### A - Itinéraire

Aller : Bangkok 1.2, Vientiane 1.2, Hanoï 1.2  
Retour : Hanoï 2.2, Vientiane 2.2, Bangkok 3.2

#### B - Appareil et Equipage

Inconnus

#### C - Courriers

- Bangkok 1.2 - Hanoï 2.2  
- Hanoï 2.2 - Bangkok 3.2

### 7.2.1935 : Marignane - Bangkok - Hanoï

Pour la première fois du courrier français est acheminé jusqu'à Hanoï, directement par avion.

#### A - Itinéraire

Marignane 7.2, Damas A:10.2-D:10.2, Bangkok, Saïgon 15.2  
Bangkok 15.2, Hanoï 16.2

#### B - Appareils et Equipages

a - Marignane-Beyrouth : inconnus

b - Damas-Saïgon

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AIYU  
Equipage : Pilote PICHODOU, Mécano ROUX, Radio ?

c - Bangkok-Hanoï

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AMBU  
Equipage : Pilote ? , Mécano ? , Radio PONS

## C - Courriers

- Marseille 6.2 - Hanoï 15.2 (1)
- Bangkok 15.2 - Hanoï 15.2
- Vientiane 15.2 - Hanoï 16.2

(1) *ce courrier parait ne pas avoir intéressé les spécialistes, il s'avère difficile à trouver, l'absence de griffe spéciale rendant les recherches encore plus compliquées.*

**16-27.2.1935 : Hanoï(Saïgon)-Bangkok-Marignane**

C'est la postalisation du nouveau service Hanoï-Bangkok-Marignane. Le courrier pour la France est acheminé pour la première fois par cette voie.

## A - Itinéraire

Hanoï 16.2, Vientiane 16.2, Bangkok 17.2  
Saïgon 17.2, Bangkok 17.2, Marignane 25.2

## B - Appareils et Equipages

## a - Hanoï-Bangkok

Appareils : Fokker VII immatriculé F.AMBU  
Equipage: Pilote ? ,Mécano ? , Radio PONS

## b - Saïgon-Marignane : inconnus

## C - Courriers

- Hanoï 16.2 - Marseille 25.2 (1)
- " - Vientiane 16.2
- " - Bangkok 16.2

(1) *certain plis ont encore reçu la griffe d'acheminement "Saïgon-Marseille". La nouvelle griffe "Hanoï-Marseille" a été utilisée, semble-t-il, pour la première fois à l'occasion du départ du courrier de 24.2 (voir étude de ces griffes en annexe)*

**1-13.3.1935 : Détournement provisoire des liaisons par Tunis et Le Caire**

Un mouvement révolutionnaire ayant éclaté au sein de certaines unités militaires, le Gouvernement Grec décrète, à partir du 1er mars 1935, l'interdiction de survol de son espace aérien. En conséquence, les Compagnies aériennes nationales et internationales sont dans l'obligation de suspendre ou de détourner leur trafic. La révolte ayant été étouffée rapidement l'interdiction est levée à partir du 13 mars.

Au cours de cette période une liaison Hanoi-Marignane a été retardée plusieurs jours en Méditerranée avant qu'Air France prenne la décision de détourner par Tunis et Le Caire ses autres liaisons de et vers Hanoi. L'itinéraire habituel est à nouveau utilisé à partir du 14 mars.

**24.2.1935 : Hanoi (Saïgon)-Marignane**

C'est le dernier voyage "retour" effectué sur l'itinéraire habituel avant le détournement via Tunis et Le Caire.

## A - Itinéraire

Hanoi 14.2, Bangkok 25.2  
Saïgon 24.2, Bangkok A : 24.2 - D : 25.2, Karachi A : 27.2 - D : 27.2, Damas 1.3, Beyrouth  
A : 1.3 - D : 2.3, Castelrosso A : 2.3 - D : 5.3 (1), Brindisi A : 5.3 - D : 6.3 (2), Naples 6.3, Marignane  
6.3.

(1) *l'arrêt prolongé à Castelrosso est, sans doute, du aux évènements qui ont lieu à Athènes.*

(2) *Brindisi remplace l'escale habituelle de Corfou. ilè grècau visée par l'interdiction de survol décrétée par le Gouvernement*

*d'Athènes.*

## B - Appareils et Equipages

### a - Hanoi-Bangkok

Appareil : Fokker VII immatriculé F. AMBU  
Equipage : Pilote ?, Mécano ?, Radio PONS

### b - Saigon-Karachi

Appareil : Fokker VII immatriculé F. AIYU  
Equipage : Pilote PICHODOU, Mécano ROUX, Radio GLOUX

### c - Karachi-Damas : inconnus

### d) Beyrouth-Marignane

Appareils : Cams 53 immatriculé F. AIZB  
Equipage : Pilote ?, Mécano COLOMBON, Radio ?

## C - Courriers

-Hanoi ou Saigon 23.2 - Marseille 6.3

Certains plis portent une griffe privée, apposée à l'arrivée, qui anticipe sur le détournement des vols (CSn° 5 page 131)

### 28.2.1935 : Marignane-(Saigon) Hanoi

Dernière liaison "aller" avant le détournement via Tunis et Le Caire.

Le vol Marignane-Beyrouth ayant pris 3 jours de retard à la suite des événements de Grèce, l'équipage, sous la direction de LACAZE, annonce "nous allons rattraper ce retard". Forçant l'allure, brûlant les escales, il gagne son pari et couvre le parcours en moins de 3 jours, réussissant la liaison la plus rapide de l'époque, lui valant un témoignage de satisfaction de la part du Ministère de l'Air.

## A - Itinéraire

Marignane 28.2, Beyrouth 5.3, Damas A : 5.3 - D : 5.3 21h, Bagdad 6.3 1h15, Bouchir 6.3 7h20, Djask 6.3 13h15, Karachi 6.3 19h55-23h, Allahabad 7.3, Calcutta A : 7.3 4h d'arrêt, Rangoon 8.3 12h, Bangkok 8.3 17h15, Saigon 8.3 22h45 .-Bangkok 9.3 (1), Hanoi 9.3

(1) pour des raisons inconnues, l'équipage, après 1h de vol le 8.3, fait demi tour et revient à Bangkok.

## B - Appareils et Equipages

### a) Marignane-Beyrouth : inconnus

### b) Damas-Saigon

Appareil : Fokker VII  
Equipage : Pilote LACAZE, Mécano HUNTZINGER, Radio PECHARD

### c - Bangkok-Hanoi

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AMBU  
Equipage : Pilote ?, Mécano ?, Radio PONS

## C - Courrier

- Marseille 28;2 - Saigon ou Hanoi 9.3

### 2.3.1935 : Hanoï (Saïgon ) - Marignane

C'est l'unique liaison "retour" détournée via Le Caire et Tunis.

#### A - Itinéraire

Hanoï 2.3, Bangkok 2.3

Saïgon 3.3, Bangkok 3.3, Karachi 6.3, Damas A : 8.3 - D : 11.3, Le Caire 9.3, Benghasi A : 9.3-D : 10.3, Syrte, Gabés A : 10.3 - D : 11.3, Tunis 11.3, Marignane 11.3.

#### B - Appareils et Equipages

a - Hanoï - Bangkok : inconnus

b - Saïgon - Karachi

Appareil : Fokker VII immatriculé F.ALZR

Equipage : Pilote DELAUNAY, Mécano J.HENNEQUIN, Radio KNOCKAERT

c - Karachi - Damas - Tunis

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AIYU

Equipage : Pilote PICHODOU, Mécano ROUX, Radio GLOUX

d - Tunis - Marignane : inconnus

#### C - Courrier

- Hanoï ou Saïgon 2.3 - Marseille 11.3

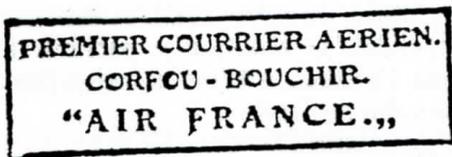




CS1



CS2



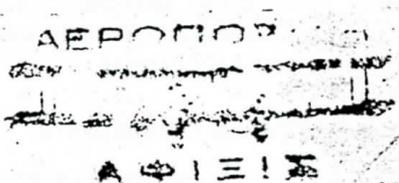
CS3



CS4

Itinéraire Detourné  
REVOLUTION grecque

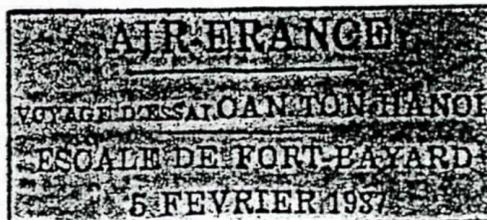
GR4



GR3



CS5



CS6

7.3.1935 : Marignane - (Saigon) - Hanoi

Première liaison "aller" a être détournée par Tunis et Le Caire

## A - Itinéraire

Marignane 7.3, Tunis 7.3, Damas, Saïgon 15.3  
Bangkok 15.3, Hanoï 16.3

## B - Appareils et Equipages

Inconnus

## C - Courriers

- Marseille 6.3 - Saïgon ou Hanoï
- Bruxelles 6.3 - Hanoï 15.3 (1)

(1) *Il s'agit du premier courrier belge admis pour Hanoï, nouveau terminus de la ligne.*

**14.3.1935 : Marignane - (Saïgon) - Hanoï**

Il s'agit du 2<sup>me</sup> vol "aller" détourné via Tunis et Le Caire.

PICHODOU, qui a quitté Tunis le 15.3 en direction de Damas, emporte avec lui un courrier posté à Tunis à destination du Caire, Damas et de l'Indochine. Cependant ce courrier ne parvient à Saïgon que par la liaison de la semaine suivante, alors que l'on connaît l'existence d'un courrier posté en France avant le 14.3 arrivé en Indochine le 22.3 et non 30.3 comme celui de Tunis.

Quelles explications peut-on donner à cette différence d'acheminement?

Les hypothèses seraient les suivantes:

L'interdiction de survol de la Grèce ayant été supprimée la décision de confier le courrier français au premier hydravion reprenant l'itinéraire méditerranéen n'a pas eu pour conséquence de modifier le programme prévu pour le Fokker en stationnement à Tunis, qui en tout état de cause, doit rejoindre sa base habituelle de Damas.

PICHODOU a-t-il été tenu informé de la reprise des liaisons vers Beyrouth, ou bien a-t-il quitté Tunis tardivement, après avoir attendu en vain le courrier français, en espérant, par ailleurs, que l'avion du Damas-Saïgon l'attendrait? Il reste une dernière hypothèse, non vérifiée à ce jour; le courrier français aurait été acheminé vers Damas

## B - Appareils et Equipages

Inconnus

## C - Courriers

- Marseille 6.3 - Saïgon ou Hanoï 15.3
- Bruxelles 6.3 - Hanoï 15.3 (1)

(1) *Il s'agit du premier courrier belge admis pour Hanoï, nouveau terminus de la ligne.*

**14.3.1935 : Marignane - (Saïgon) - Hanoï**

Il s'agit du 2<sup>me</sup> vol "aller" détourné via Tunis et Le Caire. PICHODOU, qui a quitté Tunis le 15.3 en direction de Damas, emporte avec lui un courrier posté à Tunis à destination du Caire, Damas et de l'Indochine. Cependant ce courrier ne parvient à Saïgon que par la liaison de la semaine suivante, alors que l'on connaît l'existence d'un courrier posté en France avant le 14.3 arrivé en Indochine le 22.3 et non le 30.3 comme celui de Tunis.

Quelles explications peut-on donner à cette différence d'acheminement ?

Les hypothèses seraient les suivantes :

- l'interdiction de survol de la Grèce ayant été supprimée le 13.3, la décision de confier le courrier français au premier hydravion reprenant l'itinéraire méditerranéen n'a pas pour conséquence de modifier le programme prévu pour le Fokker en stationnement à Tunis qui, en tout état de cause, doit rejoindre sa base habituelle de Damas.

- PICHODOU a-t-il été tenu informé de la reprise des liaisons vers Beyrouth, ou bien a-t-il quitté Tunis tardivement, après avoir attendu en vain, le courrier français, en espérant, par ailleurs, que l'avion du Damas-Saïgon l'attendrait ?

- Il reste une dernière hypothèse, non vérifiée à ce jour : le courrier français aurait été acheminé vers Damas, partie par l'itinéraire habituel, partie via Tunis. Dans ce dernier cas on devrait découvrir des plis postés en France avant le 14.3 et arrivés en Indochine le 30.3.

#### A - Itinéraire

- a - Marignane 14.3, Tunis 14.3
- a - bis) Marignane 14.3, Beyrouth 16.3
- b - Tunis 15.3, Benghasi A : 15.3 - D : 16.3, Le Caire A : 16.3 - D : 17.3, Damas 17.3
- c - Damas (17.3), Saïgon (22.3)
- d - Bangkok (22.3), Hanoï (23.3)

#### B - Appareils et équipages

- a - Marignane- Tunis : inconnus
- a - bis) Marignane-Beyrouth : inconnus
- b - Tunis-Damas

Appareil : Fokker V11 immatriculé F.AIYU

Equipage : Pilote PICHODOU, Mécano ROUX, Radio GLOUX

- c - Damas-Saïgon : inconnus
- d - Bangkok-Hanoï : inconnus

#### C - Courriers

- Tunis 14.3 - Le Caire 16.3
- Tunis 14.3 - Damas 18.3
- France 13.3 - Saïgon 22.3

#### 21.3.1935 : Marignane (Saïgon) - Hanoï

Le 21 Mars 1935 débute une expérience qui, apparemment, n'a pas eu de suite. Elle comprend plusieurs liaisons s'enchaînant les unes après les autres. Elles ont pour caractéristiques particulières d'avoir Hanoï comme centre d'intérêt et d'être effectuées par le même appareil conduit par le même équipage, habituellement basé à Damas. Mais s'agit-il bien d'une expérience ayant pour but la recherche d'un nouveau système d'exploitation, ou de mesures provisoires, prises à la suite à des difficultés survenues dans le déroulement des liaisons courantes. Rien ne permet de trancher nettement pour l'une ou l'autre des hypothèses. Cependant quand on étudie les horaires (voir schéma ci-contre) on constate leur manque de souplesse. Que le moindre retard est lieu dans l'une des liaisons et toute la suite des correspondances est compromise. C'est pourquoi la 2<sup>me</sup> hypothèse a le plus de chance d'être la bonne. Il n'en reste pas moins que cet intermède dans l'organisation habituelle constitue une innovation. En effet Hanoï est desservi pour la première fois par l'avion basé à Damas, la bretelle étant établie exceptionnellement entre Bangkok et Saïgon.

Marignane	.....	.....	21.3	7;4			28.3	14.4	
Beyrouth	.....	23.3	↓	↓			↓	↑	
Damas	.....	24.3	↓	↓			↓	↑	
Karachi	.....	.....	↓	↓	.....	.....	↓	↑	10.4
Bangkok	.....	.....	↓	↓	1.4	6.4	↓	↑	
Saïgon	.....	.....	↓	31.3	↑	↑	5.4	↑	
Hanoï	.....	.....	30.3		1.4	6.4		7.4	

## A - Itinéraire

Marignane 21.3, Naples A:21.3-D:23.3, Athènes A.22.3-D.23.3, Beyrouth 23.3, Damas 24.3, Hanoï 30.3  
Bangkok 30.3, Saïgon 30.3

## B - Appareils et Equipages

a - Marignane - Beyrouth

Appareil : Cams 53 immatriculé F.AMHY  
Equipage : Pilote ? ,Mécano COLOMBON , Radio ?

b - Damas - Hanoï

Appareil : Fokker VII immatriculé F.ALSB  
Equipage : Pilote DELAUNAY, Mécano J.HENNEQUIN, Radio KNOCKAERT

c - Bangkok - Saïgon : inconnus

## C - Courriers

- Marseille 20.3 - Hanoï 30.3 (1)  
- Tunis 14.3 - " (2)  
- Bangkok 29.3 - Saïgon 30.3 (3)  
- Marseille 20.3 - " (3)

(1) *courrier français acheminé exceptionnellement pour la première fois directement de Damas à Hanoï, sans changement d'appareil.*

(2) *courrier exceptionnel , posté à Tunis le 14.3 et réacheminé dès le 24.3, par la présente liaison (pour l'itinéraire Tunis-Damas voir la liaison du 14.3.35)*

(3) *utilisation exceptionnelle d'une bretelle Bangkok-Saïgon pour le transport de ce courrier.*

**7.4.1935 : Hanoï - Marignane**

Le Fokker arrivé à Hanoï le 30.3 prend le chemin du retour le 7.4

## A - Itinéraire

Saïgon 6.4, Bangkok 7.4  
Hanoï 7.4, Karachi 10.4, Damas 12.4, Beyrouth 13.4, Marignane 14.4

## B - Appareils et Equipages

a - Saïgon-Bangkok : inconnus

b - Hanoï-Karachi :

Appareil Fokker VII immatriculé F.ALSB  
Equipage : Pilote DELAUNAY, Mécano J.HENNEQUIN, Radio KNOCKAERT

c - Karachi-Damas : inconnus

d -Beyrouth-Marignane : inconnus

## C - Courriers

- Hanoï 6.4 - Marseille 14.4 (1)  
- Saïgon 6.4 - " (2)  
- " - Bangkok 7.4 (2)

(1) *premier courrier acheminé au départ de Hanoï sans changement d'appareil à Bangkok.*

(2) *utilisation exceptionnelle d'une bretelle Saïgon-Bangkok pour acheminer le courrier.*

**1.6.1935 : Hanoï - Bangkok - Hanoï**

Entre son arrivé à Hanoï le 30.3 et son départ pour Damas le 7.4, l'équipage, piloté par DELAUNAY, assure la liaison Hanoï-Bangkok et retour en correspondance avec les voyages Saïgon (31.3)-Marignane (7.4) et Marignane(28.3)-Saïgon (5.4)

L'originalité de cette liaison est d'avoir été effectuée par l'équipage assurant déjà les relations avec Damas. Cette procédure contraignante oblige à respecter impérativement les horaires. Par ailleurs elle ne supprime pas le bretelle qui en l'occurrence a fonctionné sur l'itinéraire Saïgon-Bangkok. Aussi pour les voyages suivants, le retour à l'utilisation d'un second appareil plus rationnelle. Celle qui pourrait éviter ces contraintes serait d'inclure Saïgon sur l'itinéraire Damas-Hanoï. Il faudra attendre 1939 pour qu'une telle procédure soit appliquée régulièrement.

**A - Itinéraire**

Aller: Hanoï 1.4-Bangkok 1.4  
en correspondance avec Saïgon 31.3, -Marignane 7.4  
Retour Bangkok 6.4-Hanoï 6.4  
en correspondance avec Marignane 28.3-Saïgon 5.4

**B - Appareil et Equipage**

Aller et retour : Hanoï - Bangkok  
Appareil : Fokker VII immatriculé F.ALSB  
Equipage : Pilote DELAUNAY, Mécano J.HENNEQUIN, Radio KNOCKAERT

**C - Courriers**

- Hanoï 31.3 - Bangkok 1.4  
- Bangkok 5.4 - Hanoï 6.4

**18.4.1935 : Athènes - Tripoli (Liban)**

Le premier courrier grec à destination de Tripoli, nouvelle base pour hydravions de la Cie Air France.

**A - Itinéraire**

Marignane 18.4, Athènes A:19-D:20.4.

**B - Appareil et Equipage**

Inconnus

**C - Courrier**

- Athènes 19.4 - Tripoli 21.4 (1) .....75 plis

(1) *cachet spécial violet, sur 4 lignes*

En principe le terminus du secteur occidental a été transféré début 1935 de Beyrouth à Tripoli. A ce jour il est impossible de dire à quel moment ce transfert a été réellement effectué et à quelle date les appareils ont utilisé, pour la première fois, ce nouveau plan d'eau. Certaines informations citent février. L'existence de ce courrier semble prouver qu'en avril la base était déjà opérationnelle, sans qu'il soit possible d'affirmer qu'il s'agit là de la première liaison Marignane-Tripoli. C'est en tout cas le seul courrier connu, à ce jour, ayant été posté dans l'intention de marquer le changement d'hydrobase.

**Juillet - Septembre 1935 : Marignane - Bangkok - Hanoï**

La date de l'ouverture officielle de la ligne aérienne directe Marignane-Hanoï via Bangkok et la création de la bretelle Bangkok-Saïgon est inconnue à ce jour. D'après certains recoupements cet avènement se situerait en juillet ou août 1935, mais ce sont là les seuls renseignements qu'il est possible de donner.

Au cours de cette période nous avons eu connaissance de quelques essais de liaisons rompant avec les

normes habituelles, comme si la Compagnie recherchait des procédures plus rentables ou encore plus simples que celles en usage.

C'est le cas des liaisons aller et retour décrites ci-après où l'avion est utilisé de bout en bout de Marignane à Hanoï

### **18.7.1935 : Marignane - Hanoï**

#### A - Itinéraire

Marignane 18.7, Naples 18.7, Corfou A:18.7-D:19.7, Castelrosso 19.7, Tripoli 19.7, Damas 20.7, Hanoï 25.7

#### B - Appareils et Equipages

##### a - Marignane-Tripoli

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AIYU  
Equipage : Pilote CAMOIN

##### b - Damas-Hanoï

Appareil : Fokker VII  
Equipage : inconnu

#### C - Courrier

- Marseille 17.7 - Hanoï 25.7

### **17.8.1935 : Hanoï - Marignane**

#### A - Itinéraire

Hanoï 17.8, Karachi 21.8, Djask A:21.8-D:22.8, Damas 23.8, Tripoli 24.8, Castelrosso, Athènes, Corfou A:24.8-D:25.8, Naples 25.8, Marignane 25.8

#### B - Appareils et Equipages

##### a - Hanoï-Karachi

Appareil: Fokker VII  
Equipage : inconnu

##### b - Karachi - Marignane

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AIYU  
Equipage : Pilote CAMOIN

#### C - Courrier

Hanoï 16.8 - Marignane 25.8

### **5.9.1935 : Marignane -Hanoï**

#### A - Itinéraire

Marignane 5.9, Naples 5.9, Corfou A:5.9-D:6.9, Athènes 6.9, Castelrosso 6.9, Tripoli 6.9, Damas 7.9, Karachi 9.9, Calcutta A:10.9-D:11.9, Bangkok 12.9, Vientiane A: 12.9-D:13.9, Hanoï 13.9

## B - Appareils et Equipages

Marignane - Hanoï

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AIYU  
Equipage : Pilote CAMOIN

## C - Courrier

- Marseille 4.9 - Hanoï 13.9

**13.8 : Marignane - Hanoï**

## A - Itinéraire

Marignane 5.9, Naples 5.9, Corfou A:5.9-D:6.9, Athènes, Castelrosso , Tripoli 6.9, Damas 7.9, Karachi 9.9, Calcutta A:10.9-D:11.9, Bangkok 12.9, Vientiane A:12.9-D:13.9, Hanoï 13.9

## B - Appareil et Equipage

Marignane - Hanoï

Appareil Fokker VII immatriculé F.AIYU  
Equipage : Pilote CAMOIN

## C - Courrier

- Marseille 4.9 - Hanoï 13.9

**21.9.1935 : Hanoï - Marignane**

## A - Itinéraire

Hanoï 21.9, Vitentiane A.21.9-D:22.9, Bangkok 22.9, Calcutta A:23.9-D:24.9, Karachi 25.9, Damas 27.9, Tripoli 28.9, Castelrosso 28.9, Athènes 28.9, Corfou A:28.9-D:29.9, Naples 29.9, Marignane 29.9

## B - Appareil et Equipage

Hanoï - Marignane

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AIYU  
Equipage : Pilote CAMOIN

## C - Courrier

- Hanoï 20.9 - Marignane 29.9

## Quelques remarques sur ces liaisons

Appareils et Equipages : les liaisons du 18.7 à l'aller, du 17.8 au retour ont été effectuées par 2 appareils et Equipages, celles des 5.9 et 21.9 par un seul appareil et Equipage.

Courriers : rien ne permet d'affirmer que ces voyages ont été postalisés sur la totalité du parcours et principalement sur l'itinéraire méditerranéen, mais on remarque, cependant, qu'ils ont eu lieu sur les horaires habituels et que toutes les escales entre la France et le Liban ont été touchées.. ce ne peut être gratuitement. Autre point d'interrogation : les liaisons par hydravions ont-elles été malgré tout maintenues? Si oui, le courrier destiné aux escales méditerranéennes pourrait avoir été réparti entre l'avion et l'hydravion. En revanche celui pour l'Indochine se devait d'être embarqué sur le Fokker dès le départ de Marignane. Rien ne le prouve..seule la logique milite en faveur de cette hypothèse.

**22.12.1935: Saïgon - Marignane**

## A - Itinéraire

Saïgon 22.12, Marignane 29.12

## B - Appareil et Equipage

Inconnus

## C - Courriers

- Saïgon 21.12 - Marignane 29.12

Le courrier déposé à Saïgon ou en transit a reçu une griffe commémorant le 25<sup>me</sup> anniversaire du premier vol à Saïgon par l'aviateur amateur Van den Born (CS n°4 page 130)

La griffe a été apposée en noir et en violet (rare), par ailleurs, on note l'utilisation d'enveloppes spéciales

**12.3.1936 : Marignane - Hanoï**

Première utilisation du Potez 62 sur l'itinéraire oriental.

## A - Itinéraire

Marignane 12.3, Tripoli 14.3, Damas 16.3, Karachi A:17.3-D:18.3, Akyab A.18.3-D 19.3, Rangoon 19.3, Vientiane A.20.3 - A:20.3-D:21.3, Hanoï 21.3.

## B - Appareils et Equipages

a - Marignane-Tripoli : inconnus

b - Damas-Hanoï

Appareil : Potez 62 immatriculé F.ANQQO

Equipage : Pilote GAMBADE, Mécano POULIQUEN, Radio PONS

Avant d'être utilisé normalement sur l'itinéraire habituel, le Potez 62 a effectué un vol d'entraînement Damas - Karachi et retour du 22 au 28.2

## C - Courrier

- Marseille 11.3 - Hanoï 21.3

**28.3.1936 : Hanoï - Marignane**

Le Potez 62 assure pour la première fois un vol sur l'itinéraire Hanoï-Karachi-Damas

## A - Itinéraire

Hanoï 28.3, Vientiane A:28.3-D:29.3, Rangoon, Calcutta A:30.3-D:31.3, Karachi A:1.4-D:2.4, Bagdad A:2.4-D:8.4, (1), Damas 8.4, Tripoli 4.4, Marignane 5.4.

(1) *une avarie de moteur oblige l'équipage à interrompre son voyage. Le courrier, déchargé, sera dirigé sur Damas pour pouvoir profiter du prochain départ de l'hydravion Tripoli-Marignane.*

## B - Appareils et Equipages

a - Hanoï-Damas

Appareil : Potez 62 immatriculé F.ANQQO

Equipage : Pilote GAMBADE, Mécano POULIQUEN, Radio PONS

b - Tripoli-Marignane : inconnus

## C - Courrier

- Hanoï 27.3 - Marignane 5.4

Ce courrier peut être considéré comme accidenté, bien que ne portant aucune marque spéciale à ce sujet.

### 10.9.1936 : Marignane - Hanoï - Canton

Les services postaux français acceptent, pour la première fois, du courrier à acheminer jusqu'à Canton par le service Chinois " Canton-Hanoï de la Cie " South Western Aviation Corporation " (SWAC), en correspondance avec Air France.

#### A - Itinéraire

Marignane 10.9, Hanoï A:18.9-D:19.9, Canton 19.9

#### B - Appareils et Equipages

Inconnus

#### C - Courriers

- Marseille 10.9 - Canton 19.9 -17h"

Les bureaux de "Paris R.P Avion", "Lyon à Marseille Avion" et Marseille Gare Avion", chargés de la centralisation, apposèrent sur ce courrier une griffe spéciale, jumelée avec le timbre à date de chacun de ces trois bureaux (CS n°5 page 130).

### 3.2.1937 : Hanoï- Hong-Kong et retour Par Air France

Au retour de cet essai sans suite, l'appareil fait escale à Fort Bayard où il embarque du courrier pour Hanoï et les au-delà, la liaison étant en correspondance avec le service Hanoï-Marignane.

#### A - Itinéraire

Aller : Hanoï 3.2, Nanning 3.2, Canton A:3.2-D:4.2, Hong-Kong 4.2  
 Retour : Hong-Kong 4.2, Canton A:4.2-D:5.2, Fort-Bayard 5.2, Hanoï 5.2  
 : Hanoï 6.2, Vientiane A:6.2-D:7.2, Bangkok 7.2, Karachi 10.2, Damas 12.2, Tripoli,  
 Marignane 14.2

#### B - Appareils et Equipages

a - Hanoï- Hong-Kong-Hanoï

Appareil : Fokker VII immatriculé F.AMFS  
 Equipage: Pilote MAURENS, Mécano SABAROTS, Radio PONS

b - Hanoï-Damas

Appareil : Fokker VII immatriculé F.ALZR  
 Equipage : Pilote ?, Mécano ?, Radio PONS

c - Tripoli-Marignane : inconnus

#### C - Courriers

- Fort-Bayard 5.2 - Hanoï 5.2  
 - " - Damas 12.2 . }..... 150 plis (1)  
 - " - Paris 15.2

(1) le courrier, sans surtaxe, déposé à Fort-Bayard, a reçu une griffe spéciale oblitération les timbres poste (CS n°6° page 130 )

### 25.11.1937 : Marignane - Hanoï

Première utilisation, en ligne, du nouvel avion le Dewoitine 338, qui ramène la durée du voyage

France-Indochine de 6 jour 1/2 à 5 jours 1/2

Pris en charge par l'équipage à Toulouse le 7.11; il rejoint Damas sa base d'attache, par Casa-blanca A:7.11-D:8.11, Tunis A:8.11-D:9.11, Benghasi 9.11, Damas 10.11.

#### A - Itinéraire

Marignane 25.11, Tripoli 26.11  
Damas 28.11, Karachi A:28.11-D:29.11, Calcutta A:29.11-D:30.11, Bangkok A:30.11-D:1.12,  
Vientiane A:1.12-D:2.12 (1), Hanoï 2.12

(1) *l'appareil étant en panne à Vientiane, l'avion, qui doit quitter Hanoï le samedi suivant pour la France, est chargé d'aller chercher le courrier et les passagers. Il rentre à Hanoï le 1.12 à 9h30.  
Le Dewoitine en panne rejoint Hanoï le 2.12 à 11h30.time*

#### B - Appareils et Equipages

a - Marignane - Tripoli : inconnus

b - Damas - Hanoï

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBA  
Equipage : Pilote ? , Mécano POULIQUEN, Radio PONS.

#### C - Courrier

- Marseille 24.11 - Hanoï 1.12

**17.2.1938 Marignane - Hanoï**  
**6.3.1938 : Hanoï - .... (Datia)**

A l'aller l'appareil est obligé de faire un arrêt prolongé à Djask par suite d'une avarie de moteur. Au retour il est entièrement détruit par un incendie après s'être écrasé au sol à Datia (Province de Jodhpur).

Aller :

#### A - Itinéraire

- Marignane 17.2, Tripoli 18.2  
- Damas 19.2, Djask A:19.2-D:26.2 (1), Hanoï 27.2 - 14h55.

(1) *l'équipage ayant des difficultés avec un moteur, demande son remplacement. Le Fokker VII immatriculé F.ALUR (Radio PONS) parti de Damas le 21 arrive à Djask avec le moteur de secours le 22.2 à Djask . Réparation terminée, l'avion du service quitte enfin Djask le 26.2*

#### B - Appareils et Equipages

a - Marignane - Tripoli : inconnus

b - Damas -, Hanoï

Appareil : Potez 62 immatriculé F.ANQR  
Equipage : Pilote ROBIN, Mécano SCHWAGER, Radio PUJOL.

#### C - Courrier

- Marseille 16.2 - Hanoï 27.2

Retour:

#### A - Itinéraire

Hanoï 6.3-6h, Calcutta 7.3 , Allahabad, Datia 8.3, ....

L'appareil s'écrase au sol et prend feu. L'équipage et la poste disparaissent dans cette catastrophe.

B - Appareil et Equipage

a - Hanoï-Datia : comme à l'aller.

C - Courrier

Détruit

Note : l'enquête prescrite par la Cie Air France sera menée par le Chef Pilote J.HENNEQUIN.

**24.3.1938 : Hanoï - Marignane**

Avion accidenté à Allahabad

A - Itinéraire

Hanoï 23.4-8h24.4-8h, Calcutta , Allahabad 27.4.

Appareil de secours

Hanoï 30.4-8h20, Allahabad 2.5, Damas 4.5, Marignane 5.5-15h50,

B - Appareils et Equipages

a - Hanoï-Damas

Appareil accidenté : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBD,

Equipage : Pilote LACAZE, Mécanos HUNTZINGER, VALEPYN, Radio PECHARD

Appareil de secours : DEWOITINE 338 immatriculé F.AQBH

Equipage : Pilote CARIOU, Mécano VALETTE, Radio THIBAUD

b - Beyrouth - Marignane : inconnus

C - Courrier

- Hanoï 22.4 - Marseille 5.5

**Juillet - Août 1938 : Création par Air France de la ligne Hanoï- Hong-Kong en correspondance avec le service régulier France-Indochine**

En vue de l'ouverture prochaine d'un service hebdomadaire Hanoï- Hong-Kong, Air France effectue des liaisons d'essais les 13, 20 et 27.7, au départ de Hanoï et les 15,22 et 29 Juillet, à partir de Hong-Kong.

Elles sont effectuées en Fokker VII et le courrier, transporté sans surtaxe, doit être déposé au plus tard, à Hanoï R.P, la veille avant 22 heures.

Prévue pour le 3 Août, l'inauguration est reportée au 10, et remplacée par une 4me liaison d'essai; ces liaisons d'essai sont en correspondance avec le service Marseille-Hanoï.

**Premier essai**

A - Itinéraire

Aller : 13.7.1938 Hanoï - Hong-Kong

Retour : 15.7.1938 Hong-Kong - Hanoï en correspondance avec la liaison Hanoï - 16.7 - Marignane 21.7

B - Appareil et Equipage

Appareil : Fokker VII

Equipage : Pilote CORSIN, Mécano COMBARD, Radio MONTEL

C - Courriers

- Hanoï 12.7 - Hong-Kong 13.7 ( C.S n°7 page 141)
- Hong-Kong 14.7 - Hanoï 15.7
- " " - Marseille 21.7

Il existe à l'aller des enveloppes spéciales postées à Hanoï. Le cachet spécial est connu en noir et en rouge



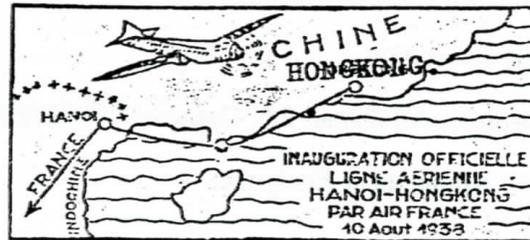
CS7



CS8



CS11



CS9



CS10

Deuxième essai

Aller : 20.7.1938 Hanoï - Hong-Kong  
 Retour : 21.7.1938 Hong-Kong - Hanoï en correspondance avec le service Hanoï-Marignane du 23.7 au 28.7

B - Appareil et Equipage

Appareil Fokker VII  
 Equipage : Pilote FULACHIER, Mécano CALLOT, Radio DUFLOS

C Courriers

- Hanoï 19.7 - Hong-Kong 21.7

- " - Marseille 28.7

### Troisième essai

Aller : 27.7.1938 Hanoï - Hong-Kong

Retour 28.7.1938 Hong-Kong-Hanoï en correspondance avec le service Hanoï 30.7 - Marignane 4.8

B - Appareil et Equipage

Appareil FokkerVII

Equipage : Pilote GAMBADE, Mécano POULIQUEN, Radio PONS

C - Courriers

- Hanoï 29.7 - Hong-Kong 27.7
- Hong-Kong 27.7 - Hanoï 28.7
- " - Marseille 4.8 (1)

(1) au cours de ce voyage, l'itinéraire entre Hanoï et Bangkok a été modifié, Vientiane n'est plus desservi par avion et Saïgon est incorporé à l'itinéraire direct (voir page 141)

### Quatrième essai

Aller : 3.8.1938 Hanoï- Hong-Kong

Retour : 4. 8. 1938 Hong-Kong-Hanoï en correspondance avec le service 6.8 Hanoï - 11.8 Marignane

B - Appareil et Equipage

Appareil : Fokler VII

Equipage : Pilote CARIOU, Mécano HUNTZINGER, Radio MONTEL

C - Courriers

- Hanoï 2.8 - Hong-Kong 3.8
- Hong-Kong 3.8 - Hanoï 4.8
- Hong-Kong 3.8 - Marseille 11.8

### Inauguration du service

Aller : 10.8.1938 Hanoï - Hong-Kong

Retour : 12.8.1938 Hong-Kong - Hanoï en correspondance avec la liaison 13.8 Hanoï - 18.8 Marignane

B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBF, baptisé "Ville de Vientiane"

Equipage : Pilote MAURENS, Mécano GUILLOT, Radio MICHELETTI

C - Courriers

- Marseille 4.8 Hong-Kong 10.8 (C.S n°8 page 141) (1)
- Hanoï 10.8 - Hong-Kong 10.8 (C.S n°9 page 141)
- Hong-Kong 11.8 - Hanoï 12.8
- Hong-Kong 11.8 - Marseille 18.8

(1) La griffe utilisée à "Marseille Gare Avion", "Paris Aviation" et sur l'ambulant "Lyon à Marseille Avion" est la même pour chacun des bureaux centralisateurs.

### 20.7.1938 : Beyrouth - Marignane

Les Etats de Syrie et du Liban ont commémoré la 10<sup>me</sup> année de liaisons aériennes avec la France par chacun, l'émission d'un timbres-poste spécial de 10 piastres, d'un bloc et l'apposition, sur le courrier pour la France, d'une griffe spéciale.

## A - Itinéraire

Tripoli 20.7, Athènes A : 20.7 - D : 21.7, Marignane 21.7.

## B - Appareil et Equipage

Inconnus

## C - Courriers

- Beyrouth 19.7 - Marseille 21.7 (C.S n°11 page 141)
- Damas 19.7 - Marseille 21.7 (C.S n°10 page 141)

Nota : L'hydravion transportant ce courrier à également pris en charge celui venant d'Indochine et éventuellement celui parvenu à Hanoï par le 1er Essai Hong-Kong - Hanoï d'Air France.

**21.7.1938 : Marignane - Bangkok - Saigon - Hanoï**

Changement d'itinéraire sur le parcours Bangkok - Hanoï de la ligne Marignane - Hanoï.

L'Administration des P.T.T. signale, qu'à partir du 27.7, la section Bangkok - Vientiane - Hanoï est supprimée et est remplacée par celle de Bangkok - Saigon - Tourane - Hanoï. Le courrier est admis sur le parcours Saigon - Hanoï et vice-versa après perception d'une surtaxe aérienne de 5 cents par 5 grammes.

## A - Itinéraire

Marignane 21.7, Tripoli 22.7, Damas 22.7, Bangkok 27.7, Saigon 27.7 - 10h30 /11h35, Tourane 27.7, Hanoï 27.7 - 16h55.

## B - Appareils et Equipages

a - Marignane - Tripoli : Inconnus

b - Damas - Hanoï

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBD

Equipage : Pilote CARIOU, Mécano HUNTZINGER, Radio MONTEL

## C - Courriers

- Marseille 20.7 - Saigon 27.7
- Marseille 20.7 - Hanoï 27.7

En principe le premier courrier Saigon - Hanoï ne sera postalisé qu'à l'occasion de la liaison du 2 août.

**28.7.1938 : Marignane - Bangkok - Saigon - Hanoi**

C'est à l'occasion de cette liaison que le courrier Saigon - Hanoï est postalisé pour la première fois.

## A - Itinéraire

Marignane 28.7, Tripoli 29.7, Damas 29.7, Bangkok, Saigon 2.8, Hanoï 2.8.

## B - Appareils et Equipages

a - Marignane - Tripoli : Inconnus

b - Damas - Hanoï

Appareils : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBF

Equipage : Pilote MAURENS, Mécano GUILLOT, Radio MICHELETTI

## C - Courriers

- Marseille 27.7 - Saigon 2.8 (2me liaison)

- Saigon 1.8 - Hanoï 2.8 (1)

(1) *Il existe 2 types de la griffe commémorative apposée à Saigon (CS n°12-13 page148)*

### 30.7.1938 : Hanoï - Saigon - Bangkok - Marignane

Le premier courrier Hanoï -Saigon a été transporté à l'occasion de cette liaison.

#### A - Itinéraire

Hanoï 30.7, Saigon 30.7, Bangkok 30.7, Damas 3.8, Tripoli 3.8, Marignane 4.8.

#### B - Appareils et Equipages

a - Hanoï - Damas

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBA

Equipage : Pilote GAMBADE, Mécano POULIQUEN, Radio PONS

b - Tripoli - Marignane : inconnus

#### C - Courriers

- Hanoï 29.7 - Saigon 30.7 (C.S n°14 page 148) (1)

- Saigon 30.7 - Marignane 4.8

(1) *Cette griffe a été apposée en bleu et en noir*

*Note : le nouveau parcours, effectué au départ de Bangkok, place la ville de Vientiane en dehors de l'itinéraire emprunté par les avions d'Air France, qui retient maintenant Bangkok à Hanoï via Saigon. En conséquence le courrier à destination de Vientiane doit être acheminé, au départ de Hanoi, par fer jusqu'à Douha (au Nord du Hué), ensuite par autocar et enfin par pirogue à vapeur. La durée du parcours est de 4 jours environ. L'isolement aérien de Vientiane restera effectif jusqu'en juillet 1939, date où une liaison intérieure Hanoï-Vientiane-Saigon sera inaugurée. (voir Liaisons aéropostale en Indochine 1919-1939pages89)*

### 4.9.1938 : Marignane-Tripoli

### 11.9.1938 : Tripoli- Marignane

La ligne France-Syrie devient bi-hebdomadaire. Le service du dimanche est réservé au trafic avec le Proche-Orient, alors que celui du jeudi continue à être en correspondance avec la ligne Damas-Hanoï-Hong-Kong . Au retour le service limité au Proche-Orient quitte Tripoli le dimanche.

#### A - Itinéraire

Aller : Marignane 4.9, Naples 4.9, Corfou A : 4.9-D : 5.9, Athènes 5.9, Castelrosso 5.9, Tripoli 5.9.

Retour : Tripoli 11.9, Corfou A :11.9-D :12.9, Marignane 12.9.

#### B - Appareils et Equipages

Inconnus

#### C - Courriers

- Marseille 3.9 - Tripoli 6.9

- Tripoli 10.9 - Marseille 12.9

### 5.10.1938 : Saigon - Hong-Kong

A partir de cette liaison, l'administration perçoit une surtaxe aérienne (LC : 20 cents par 5 grammes ; A0 : 20 cents par 25 grammes) sur tout le courrier, alors qu'il était admis au transport sans surtaxe depuis la création de la ligne le 13 juillet 1938.

#### A - Itinéraire

Saigon 5.10, Hanoï 5.10 - D : 5.10, 11h35, Hong-Kong 5.10 - 15h10

### B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBG, baptisé "Ville de Damas".

Equipage : Pilote FULACHIER, Mécano CALLOT, Radio DUFLOS

### C - Courriers

- Saigon 5.10 - Hong-Kong 6.10 (CS n°15 page 148)
  - Hanoi 5.10 - Hong-kong 6.10 (CS n°16 page .148)
- } 21 Kg 804

## 1938/1939 : Mise en exploitation de l'itinéraire africain par les appareils du service France-Indochine

Après la création du service bi-hebdomadaire sur la ligne du levant, Air France poursuit la réorganisation de son exploitation en mettant en service des avions terrestres sur tout le parcours France-Indochine et en ouvrant l'itinéraire africain, via Tunis, à la liaison Marignane-Hanoï-Hong-Kong.

La liaison France-Syrie reste exploitée par des hydravions.

Divers vols ont eu lieu en 1938 sur l'itinéraire africain, mais il est impossible de savoir s'ils ont été postalisés. Au hasard de nos recherches nous avons pu en noter quelques uns que nous décrirons ci-après. Précisons bien qu'ils ne sont peut-être pas les seuls et que, d'autre part, ils n'ont pas de caractères officiels.

-6.4.1938 : (Toulouse), Marignane A : 8.4- D : 7.4, Tunis A : 7.4-D : 8.4, Benghasi 8.4, Le Caire A : 8.4- D : 9.4, Damas 9.4

.Il s'agit du Dewoitine 338 immatriculé F.AQBH (Radio THIBAUD) ; qui effectue ce vol sur l'horaire habituel et assure ensuite, à partir du 16.4, la liaison Damas-Hanoï.

-16.8.1938: Marignane-Tunis-Damas (17.8) avec le Dewoitine 338 immatriculé F.AQBP, Pilote J.HENNEQUIN.

Effectué sur un horaire inhabituel, il n'a sans doute pas participé à un transport de courrier.

-25.9.1938 : Marignane-Damas

En principe sur l'horaire du service du Levant. Transport de courrier non vérifié.

### 25.12.1938 : Beyrouth-Marignane

Avec ce vol commencent les essais officiels sur l'itinéraire africain. Ce premier essai assuré un dimanche reste limité au service du Levant.

### A - Itinéraire

Beyrouth 25.12, Damas 25.12, Le Caire 25.12, Benghasi 25.12, Tripoli (Tripolitaine) 26.12, Tunis 26.12, Bastia 26.12, Marignane 26.12.

### B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338

Equipage : Pilotes FULACHIER, CAPILLON, Mécano CALLOT, Radio DUFLOS

### C - Courriers

- Beyrouth 24.12 - Marseille 27.12 (1) (C.S n°17 page 148)
- Beyrouth 24.12 - Tunis 26.12
- SP 600 24.12 - Marseille 27.12 (C.S n°18 page 148)
- Damas 24.12 - Le Caire 25.12 (2)
- Beyrouth 24.12 - Le Caire 25.12
- Damas 24.12 - Tunis 26.12

- Damas 24.12 - Tripoli (Tripolitaine) 26.12

(1) La griffe spéciale a été apposée également sur du courrier déposé à Tripoli (Liban).

(2) Identique à celle de Beyrouth, la griffe a été apposée indifféremment en bleu et en violet.

### 31.12.1938 : Hanoï - Saigon - Damas - Tunis - Marignane

2me essai officiel.

A cette occasion, le courrier d'Indochine a transité pour la première fois par l'itinéraire africain .

#### A - Itinéraire

Hanoï 31.12, Damas A : 4.1 - D : 5.1, Alexandrie A : 5.1 - D : 6.1, Benghazi 6.1, Tunis A : 6.1 - D : 7.1, Marignane 7.1

#### B - Appareils et Equipages

a - Hanoï - Damas

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBF

Equipage : Pilote MAURENS, Mécano CALLOT, Radio MICHELETTI

b - Damas - Marignane

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBH

Equipage : Pilote CARIOU, Mécano VALETTE, Radio THIBAUD

#### C - Courrier

- Hanoï 30.12 - Marseille 7.1

### 5.1.1939 : Marignane - Tunis - Damas - Saigon - Hanoï

Troisième essai officiel.

Le courrier pour l'Indochine est acheminé pour la première fois par l'itinéraire africain.

#### A - Itinéraire

Marignane 5.1, Tunis 5.1, Tripoli 5.1, Alexandrie 5.1, Damas A : 6.1 -D : 7.1, Saigon 10.1, Hanoï 11.1.

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBG, baptisé "Ville de Damas".

Equipage : Pilote FULACHIER, Mécano CALLOT, Radio DUFLOS

Ce serait la première fois qu'un seul appareil est utilisé de Marignane à Hanoï, à l'exception, toutefois, des 2 liaisons de septembre 1935 (voir page 136).

#### C - Courriers

- Marseille 4.1 - Hanoï 11.1

- Marseille 4.1 - Damas 7.1

- Tunis 5.1 - Damas 7.1 (C.S.d'après catalogue Muller)

### 26.1.1939 : Marignane - Tunis - Damas - Saigon - Hanoï

C'est la 2me liaison avec l'Indochine via Tunis. C'est aussi apparemment la 2me fois, depuis le commencement des essais, qu'un seul appareil est utilisé de Marignane à Hanoï.

#### A - Itinéraire

Marignane 26.1, Tunis 26.1, Tripoli (Tripolitaine) A : 26.1 -D : 27.1, Benghazi 27.1, Alexandrie A : 27.1 - D : 28.1, Damas 28.1, Bagdad A : 28.1 - D : 29.1, Karachi A : 29.1 - D : 30.1, Calcutta A : 30.1 - D : 1.2, Saigon 1.2, Hanoï 1.2.

## B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBH

Equipage : Pilote CARIOU, Mécano VALETTE, Radio THIBAUD

## C - Courriers

- Marseille 25.1 - Saigon 1.2

- Tunis 25.1 - Damas 28.1 .....1kg500

**9.2.1939 : Marignane - Tunis - Damas**

Inauguration officielle de l'itinéraire africain du service France-Indochine.

## A - Itinéraire

Marignane 9.2, Tunis 9.2, Tripoli (Tripolitaine) A : 9.2 - D : 10.2, Alexandrie 10.2, Damas 10.2, Saigon 14.2, Hanoï 15.2.

## B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBA

Equipage : Pilote GAMBADE, Mécano POULIQUEN, Radio.....?

## C - Courriers

- Marseille 8.2 - Damas 11.

- Tunis 9.2 -Damas 11.2 (C.S n°19 page 148)

- Tunis 9.2 - Le Caire 10.2 (C.S n°19 page 148)

**11.3.1939 : Hong-Kong - Hanoï - Damas - Marignane**

Postalisation de la ligne d'Air France par le Post-office de Hong-Kong.

On notera qu'il a fallu 7 mois pour que l'Administration anglaise se décide à confier son courrier à Air France.

## A - Itinéraire

Hong-Kong 11.3, Hanoï 11.3-9h48/11h05, Saïgon A : 11.3 - D : 12.3, Bangkok 12.3, Calcutta A : 12.3 - D : 13.3, Karachi A : 13.3 - D :14.3, Damas 15.3, Le Caire 15.3, Tunis 17.3, Marignane 17.3.

## B - Appareils et Equipages

## a - Hong-Kong - Damas

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBP

Equipage : Pilote CORSIN, Mécano SABAROTS, Radio CHAPY

## b - Damas - Marignane

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé.ARIB

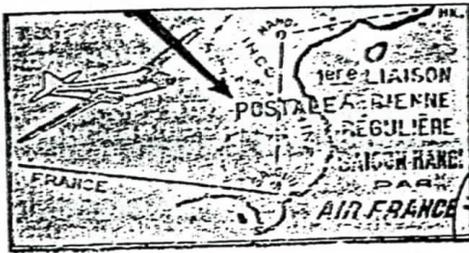
Equipage : Pilote CAPILLON, Mécano HUNTZINGUER, Radio MIEYROU

## C - Courriers

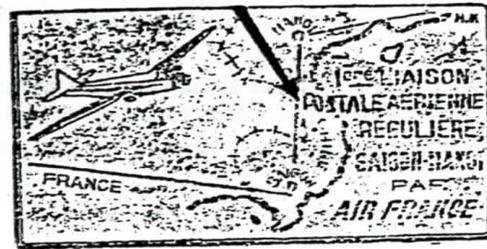
- Hong-Kong 10.3 - Marseille 17.3 (C.S n°22 page 151)

- Hong-Kong 10.3 - Hanoï 11.3 (C.S n°20/21 page 151) .....5kg386

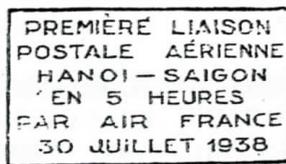
- Hong-Kong 10.3 - Saigon 11.3



CS12



CS13



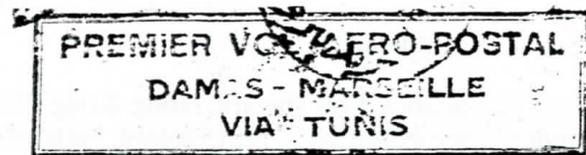
CS14



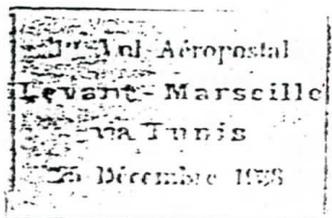
CS15



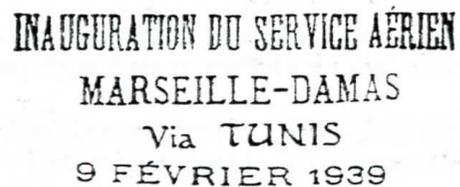
CS16



CS17



CS18



CS19

### Juillet 1939 : Hanoï - Fort - Bayard - Hong-Kong

Air France, qui assure régulièrement la liaison Hanoï-Hong-Kong depuis août 1938, ouvre à l'exploitation régulière l'escale de Fort-Bayard. On notera que précédemment les appareils y ont déjà fait escale à plusieurs reprises, la Cie ne donnant toutefois pas suite à ces essais. Le plus ancien des passages connus remonte au 5 février 1937 (voir page 139). Plus récemment on relève des visites aux dates suivantes :

- 25.10.1938 : Hanoï-Fort-Bayard et retour par Fokler F.ALZR, Pilote J.HENNEQUIN
- 26/27.4.1939 : Hanoï-Fort-Bayard et retour par Dewoitine 338 F.ARIB, Mécano HINTZINGER.

Après ces visites épisodiques, Air France fait paraître, dans la presse locale de juillet 1939, un horaire provisoire Hanoï -Hong-Kong pour les 5, 12, 19 et 26 juillet, laissant supposer l'ouverture officielle prochaine de Fort Bayard, les dates précitées étant celles au cours desquelles les équipages se familiariseront avec les infrastructures qui viennent d'être complétées et modernisées.

### **5.7.1939 : Hanoï - Fort Bayard - Hong-Kong**

Premier essai officiel, effectué sur Dewoitine 338 immatriculé F.AQBA Pilote J.HENNEQUIN.

C - Courrier

- Hanoï 4.7 - Fort Bayard 5.7 : Inconnu

### **12.7.1939 : Hanoï - Fort Bayard - Hong-Kong**

Deuxième essai dont on ne connaît rien, pas même le courrier.

### **19.7.1939 : Hanoï - Fort Bayard - Hong-Kong**

Troisième essai. Le Dewoitine 338 immatriculé F.AQBP, Pilote LACAZE, Mécano LAGE, Radio SCHULLER, assure la liaison aller et retour dans la journée du 19.7. S'il a fait escale à Fort Bayard il ne semble pas avoir pris du courrier. En effet il existerait des plis Fort Bayard - Hanoï qui, transportés par bateau, ont reçu un cachet rectangulaire avec texte bilingue français et chinois.

### **26.7.1939 : Hanoï - Fort Bayard - Hong-Kong**

Inauguration officielle de l'escale, après achèvement des travaux effectués pour améliorer la piste et les installations de radiogonométrie.

A - Itinéraire

Aller : Hanoï 26.7, Fort Bayard, Hong-Kong 26.7  
Retour : Hong-Kong 26.7, Fort Bayard, Hanoï 26.7

B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBA ou F ?

Equipage : Pilote MAURENS, Mécano GUILLOT, Radio PONS

C - Courriers

Les correspondances déposées en Indochine doivent acquitter une surtaxe aérienne de 5 cents par 5 grammes, pour les lettres, et de 5 cents par 25 grammes, pour les autres objets.

- Hanoï 26.7 - 4h30 - Fort Bayard 26.7 - 16h30 (C.S n°23 page153)  
- Fort Bayard 26.7 - 13h - Hanoï 26.7 - 19h30 (C.S n°24 page153)

Au retour, le courrier a reçu une griffe au graphisme identique à celui de l'aller, mais l'encre utilisée a été indifféremment bleue ou noire.

### **1 septembre 1939 : Ouverture de la deuxième guerre mondiale**

Les hostilités avec l'Allemagne, commencées le 1.9.1939, provoquent l'arrêt immédiat de toute les liaisons d'Air France.

Après réorganisation de l'ensemble du trafic, pour tenir compte de certaines interdictions de survol qu'engendre l'état de guerre, Air France reprends la majeure partie de ses vols.

C'est ainsi que tous ceux vers le Proche-Orient et Indochine doivent s'effectuer sur le même itinéraire africain, déjà utilisé par le service vers l'Indochine, mais légèrement modifié pour éviter les escales en pays hostiles aux alliés. Cependant, malgré ces directives parfaitement officielles, on note encore, à l'occasion de voyages ultérieurs, l'utilisation de certaines escales qui devraient logiquement être évitées, notamment en Cyrénaïque (Benghasi-Tripoli).

Autre modification d'importance dans le mode d'exploitation, c'est l'abandon de l'hydravion qui régnait sur la ligne Proche-Orient depuis plus de 10 ans. L'avion s'imposait avec l'utilisation de l'itinéraire africain, il simplifiait l'exploitation par l'unification des matériels.

### 2.9.1939 : Hanoï - Marignane

C'est le premier voyage vers la France, effectué immédiatement après la déclaration de guerre. C'est aussi la première utilisation du nouvel itinéraire africain.

#### A - Itinéraire

Hanoï 2.9, Beyrouth 6.9, Alexandrie 6.9, Sollum (1) 6.9, Malte A : 6.9 - D : 7.9, Turin ou Tunis (2) 7.9, Marignane 7.9.

(1) *Localité située sur la cote méditerranéenne en territoire égyptien et près de la frontière avec la colonie italienne de Cyrénaïque.*

(2) *Sur le carnet de vol consulté on lit "Turin". Le contrôle sur un deuxième document n'a pu être fait et l'hypothèse d'une erreur n'est pas à exclure.*

#### B - Appareils et Equipages

##### a - Hanoï - Damas

Inconnus

##### b - Beyrouth - Marignane

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.ARIB

Equipage : Pilote ? , Mécano HUNTZINGER, Radio ?

#### C - Courrier

- Hanoï 1.9 - Marseille 7.9

### 2.10.1939 : Marignane - Beyrouth

Il s'agit de l'inauguration officielle du nouvel itinéraire africain par le service du Proche-Orient.

#### A - Itinéraire

Marignane 2.10, Tunis 2.10, Malte A : 2.10 - D : 3.10, Sollum 3.10, Alexandrie, Beyrouth 3.10.

#### B - Appareil et Equipage

Inconnus

#### C - Courrier

Marseille 2.10 - Beyrouth 3.10

### 6.5.1940 : Marignane - Beyrouth

L'avion du service régulier France-Levant s'écrase au décollage et prend feu. L'équipage et les six passagers sont indemnes. Le courrier partiellement détruit, est réacheminé la semaine suivante par le service France-Indochine (voir voyage du 9.5.40)

#### A - Itinéraire

Marignane 6.5 .....

#### B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.AQBJ

Equipage : Pilote CAMOIN, Mécano SABAROTS, Radio SUPPLICE

C - Courrier

- Marseille 5.5 - Beyrouth 11.5 (fig n°5. et GR5 à 8.page 153)

### 9.5.1940 : Marignane - Hanoï - Hong-Kong

L'appareil quittant Marignane le 9.5, pour accomplir, sans doute, l'un des derniers voyages à desservir Hong-Kong avant l'arrêt total du service, emporte non seulement le courrier à destination de l'Indochine et de l'Extrême-Orient, mais aussi celui sauvé de l'avion accidenté sur le terrain de Marignane la semaine précédente.

A - Itinéraire

Marignane 9.5, Le Caire, Beyrouth 11.5, Hanoï 15.5, Fort Bayard, Hong-Kong 15.5.

B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.ARIB

Equipage : Pilote ? , Mécano HUNTZINGER, Radio ? ,

C - Courriers

- Marseille 8.5 - Hanoï 15.5
- Marseille 8.5 - Fort Bayard 15.5
- Marseille 8.5 - Hong-Kong 16.5
- Hanoï 15.5 - Hong-Kong 16.5

### 23.5.1940 : Marignane - Hanoï - Fort Bayard

Les liaisons vers Hong-Kong présentant des risques dûs à l'extension des hostilités, le service s'arrête maintenant à Fort Bayard.

A - Itinéraire

Marignane 23.5, Le Caire, Beyrouth 25.5, Hanoï A : 28.5 - D : 29.5, Fort Bayard 29.5.

B - Appareil et Equipage

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.ARIH

Equipage : Pilote J.HENNEQUIN, Mécano COMBARD, Radio PERRON

C - Courriers

- Marseille 22.5 - Hanoï 28.5
- Marseille 22.5 - Fort Bayard 29.5
- Hanoï 28.5 - Fort Bayard 29.5

### 15.6.1940 : Hanoï - Marignane

L'insécurité due au développement des opérations militaires rend les liaisons de plus en plus aléatoire. La fermeture totale de la ligne est imminente.

Ce vol de retour, qui est le dernier à relier la France, débute à Hanoï, la section Hanoï - Fort Bayard - Hong-Kong étant définitivement fermée au trafic.

Arrivés à Damas les appareils abandonnent l'itinéraire habituel, via Le Caire, devenu dangereux et sont détournés par Khartoum où ils rejoignent ensuite l'artère saharien utilisé par les avions de la Compagnie Air Afrique.

A - Itinéraire

Hanoï 15.6, Damas A : 18.6 - D : 19.6, Wadi Alfa A : 19.6 - D : 20.6, Khartoum A : 20.6 - D : 21.6,

El Fascher A : 21.6 - D : 22.6, Zinder A : 22.6 - D : 23.6, Aoulef A : 23.6 - D : 24.6, Alger A : 24.6 - D : 25.6, Marignane 25.6.

### B - Appareils et Equipages

a - Hanoï - Damas

Inconnus

b - Damas - Marignane

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.ARIH

Equipage : Pilote J.HENNEQUIN, Mécano COMBARD, Radio PERRON

### C - Courriers

- Hanoï 14.6 - Marseille 25.6

### 18.6.1940 : Marignane - Hanoï

Le départ de l'appareil devant assurer la dernière liaison vers l'Indochine est avancé au 18.6 au lieu du jeudi 20.6.

Comme pour les quelques vols aller et retour effectués les semaines précédentes, l'appareil est détourné via Khartoum.

### A - Itinéraire

Marignane 18.6 , Alger 18.6, Gao A:18.6-D:19.6, Zinder A:19.6-D:20.6, Karthoum A:20.6-D:21.6, Wadi Alfa A:21.6-D:22.6, Damas A:22.6-D:23.6, Hanoï 26.6.

### B - Appareils et Equipages

a - Marignane - Damas

Appareil : Dewoitine 338 immatriculé F.ARID

Equipage : Pilote CARIOU, Mécano CALLOT, Radio THIBAUD

b - Damas - Hanoï inconnus

### C - Courrier

- Marseille 17.6 - Hanoï 26.6

### 23.6.1940 : Hanoï - Birmanie

L'avion ayant quitté Hanoï le 23 juin, en vue de rejoindre Marignane, n'a pas été autorisé à poursuivre sa route au delà de la Birmanie et a dû rentrer à Saïgon (ou Hanoï ???)

Les liaisons sont définitivement interrompues et le courrier qui avait été déposé en vue du départ du 29.6 pour la France sera, en principe, retourné à l'expéditeur.

Les relations postales normales avec la métropole sont, en principe totalement suspendues et ne reprendront qu'en 1946.

Sous l'impulsion des militaires, des solutions de remplacement seront mises en oeuvre, mais cette page de l'histoire postale aérienne n'est plus celle de la ligne NOGUES, qui même après sa reprise en 1946 ne sera plus tout à fait la même.

FIRST AIR MAIL  
HONGKONG HANOI  
BY AIR FRANCE

CS20



CS21



CS22



CS23



CS24

*À la déteriorée  
par accident d'avion*



figure5

ACCIDENT D'AVION  
Correspondances ~~recueillies en~~  
NE PAS TAXER

GR5

ACCIDENT D'AVION  
Correspondances recueillies en ~~ser~~  
NE PAS TAXER

GR6

AVION ACCIDENTE

GR7

AVION ACCIDENTE

GR8

## Annexe 1

## PREMIERS COURRIERS AO/KLM

Septembre - Octobre 1930

D'après un rapport statistique de la base de Beyrouth, le courrier de France pour Saïgon n'aurait été pris en charge qu'à partir du 10.11.1930.

Si cette information n'est pas contestable ... ?? les courriers acheminés via Amsterdam, dès les débuts de la collaboration AO/ KLM, auraient été plus nombreux que l'Indicateur Universel ne le laisse entendre.

	Indicateur universel	Statistiques Beyrouth
Melle avant 24/9	via Amsterd.	via Amsterd.
" 27/9	idem	idem
" 11/10	via Bagdad	idem
" 25/10	idem	idem
" 8/11	via Bagdad	via Bagdad

Il semble difficile d'arriver à trancher et choisir l'une plutôt que l'autre possibilité. Cependant la découverte de plis ayant transités par Marseille (TaD de Marseille gare Avion au verso) et répondant aux conditions d'acheminement serait de nature à aider à la solution.

## COURRIERS FRANCAIS

VIA AMSTERDAM  
17.1.31 - 23.4.31

Par suite de l'irrégularité des horaires d'A.O au cours de cette période, les courriers confiés à la KLM ont été acheminés via Amsterdam exclusivement, à l'exception de celui du 5/2 ou une partie a emprunté la ligne Marignane-Bagdad.

Ces courriers sont très certainement plus rares que ceux pris en charge par AO dès Marignane. On constate en effet que la période de dépôt des 1er est moitié moins longue que celle réservée aux second (4 ou 5 jours au lieu de 8)

Période de dépôt	Liaisons KLM via Amsterdam	
	Départ de A'dam	Arrivée à Saïgon
11e voy. 1-4,2,31	5,2,31	18,2,31 (1)
12e voy. 14-18,2	19 puis 22,2 (acc 19,2)	5,3 (2)
13e voy. 28,2-4,3	5,3	14,3
14e voy. 14-18,3	19,3	30,3
15e voy. 28,3-1,4	2,4	12,4
16e voy. 11-15,4	16,4	27,4

(1) 30 kg de courrier y compris celui acheminé via Mlle - Bagdad

(2) date d'arrivée 5 ou 7,3 ou alors 8,3 (voir liste des vols Saïgon-Bangkok-Saïgon)

## Annexe 1

## PREMIERS COURRIERS AO/KLM

Septembre - Octobre 1930

D'après un rapport statistique de la base de Beyrouth, le courrier de France pour Saïgon n'aurait été pris en charge qu'à partir du 10.11.1930.

Si cette information n'est pas contestable ... ?? les courriers acheminés via Amsterdam, dès les débuts de la collaboration AO/KLM, auraient été plus nombreux que l'Indicateur Universel ne le laisse entendre.

	Indicateur universel	Statistiques Beyrouth
Melle avant 24/9	via Amsterd.	via Amsterd.
" 27/9	idem	idem
" 11/10	via Bagdad	idem
" 25/10	idem	idem
" 8/11	via Bagdad	via Bagdad

Il semble difficile d'arriver à trancher et choisir l'une plutôt que l'autre possibilité.

Cependant la découverte de plis ayant transités par Marseille (TaD de Marseille gare Avion au verso) et répondant aux conditions d'acheminement serait de nature à aider à la solution.

## COURRIERS FRANCAIS

## VIA AMSTERDAM

17.1.31 - 23.4.31

Par suite de l'irrégularité des horaires d'A.O au cours de cette période, les courriers confiés à la KLM ont été acheminés via Amsterdam exclusivement, à l'exception de celui du 5/2 ou une partie a emprunté la ligne Marignane-Bagdad.

Ces courriers sont très certainement plus rares que ceux pris en charge par AO dès Marignane. On constate en effet que la période de dépôt des 1er est moitié moins longue que celle réservée aux second (4 ou 5 jours au lieu de 8)

Période de dépôt	Liaisons KLM via Amsterdam	
	Départ de A'dam	Arrivée à Saïgon
11e voy. 1-4,2,31	5,2,31	18,2,31 (1)
12e voy. 14-18,2	19 puis 22,2 (acc 19,2)	5,3 (2)
13e voy. 28,2-4,3	5,3	14,3
14e voy. 14-18,3	19,3	30,3
15e voy. 28,3-1,4	2,4	12,4
16e voy. 11-15,4	16,4	27,4

(1) 30 kg de courrier y compris celui acheminé via Mlle - Bagdad

(2) date d'arrivée 5 ou 7,3 ou alors 8,3 (voir liste des vols Saïgon-Bangkok-Saïgon)

## Annexe 2

## ESSAIS AA SAIGON-BANGKOK AVEC KLM VERS L'EUROPE (1929-1930)

N° vol	SAIGON-BANGKOK Départ SAIGON		Arrivée à AMSTERDAM	Poids courrier Arrivé à SAIGON	Renseignements sur les vols SAIGON-BANGKOK
E1	11/10/29		17/10/29		Pas de correspondance avec KLM vers L'Europe
E2	23/10/29 (8H40)		01/11/29		Pilote LACAZE Appareil Potez 32 Pas de courrier
E3	08 ou 09/11 (7h30)				Pilote BOURGEOIS Appareil Potez 32 vol KLM supprimé
E4	23/11/29 (7h00)		04/12/29		Pilote BOURGEOIS Appareil Potez 32 Pas de courrier
E5	07/12/29 (6h30)		13/12/29		Pilote LACAZE Appareil Potez 32 Pas de courrier
E6	19/12/29 (6h30)	Distribution à Paris 30/12	28/12/29	21 Kg	Pilote BOURGEOIS Mécano MUNCH Appareil Potez 1ère Malle Hollandaise + courrier griffe : Transp. exceptionnel.
E7	02/01/30 (6h30)	Distribution à Paris 13/01	11/01/30	34 KG	2ème Malle Hollandaise Pilote LACAZE + 1 passager
E8	16/01/30 (6h30)		24/01/30	27 Kg	3ème Malle Hollandaise Pilote BOURGEOIS + 2 passagers dont GLAIZE Dr AA Appareil Berline Potez

## ESSAIS AA BANGKOK-SAIGON AVEC KLM VENANT D'EUROPE

N° vol	Départ AMSTERDAM		BANGKOK-SAIGON Arrivée à SAIGON	Poids courrier Arrivé à SAIGON	Renseignements sur les vols AA BANGKOK-SAIGON
E1	03/10/29		14/10/29 (16h00)		La correspondance AA KLM s'est effectuée à BRACHUAB- KARIKAN (250Km Sud BANGKOK)
E2	17/10/29	accidenté Constantinople	28/10/29 (16h45)		Pilote LACAZE Pas de courrier Passager jusqu'à Pursaki Glaize
E3	31/10/29				Pilote BOURGEOIS Appareil Potez 32
E4	14/11/29		27/11/29		Pilote BOURGEOIS Appareil Potez 32
E5	28/11/29		10/12/29 (7h30)		Pilote LACAZE Appareil Potez 32 1er courrier venant de France
E6	12/12/29		23/12/29 (16h10)	(E) 10 Kg	Pilote BOURGEOIS-Mécano MUNCH courrier avec griffe : Transp exceptionnel.

## A nnexte 3.1

LIAISONS "AO" BANGKOK-SAIGON AVEC KLM VENANT D'EUROPE  
(1930-1931)

N° vol	Départ d' AMSTERDAM	Départ de MARSEILLE	BANGKOK-SAIGON Arrivée à SAIGON	Poids courrier Arrivé à SAIGON	Renseignements sur les vols AO BANGKOK-SAIGON
1	25/09/30		03/10/30 (14h15)	2 Kg	Pilote : BOURGEOIS
2	02/10/30		19/10/30 (16h)	2 Kg 500	Pilote : LACAZE
3	16/10/30	11/10/30	27/10/30	2 Kg	Pilote BOURGEOIS ?
4	30/10/30	25/10/30	09/11/30	10 Kg	Pilote : BOURGEOIS
5	13/11/30	08/11/30	24/11/30	15 Kg	Pilote : BOURGEOIS. A transporté courrier posté à l'Expo de P. Aérienne Paris (CP)
6	27/11/30	22/11/30	08/12/30	18 Kg Moyenne	Pilote : BOURGEOIS
7	11/12/30	06/12/30	23 ou 24/12/30	18 Kg Moyenne	Pilote BOURGEOIS ?
8	25/12/30	20/12/30	07/01/31	18 Kg Moyenne	Pilote BOURGEOIS ?
9	08/01/31	03/01/31	17/01/31		Pilote : BOURGEOIS. Appareil Potez
10	22/01/31	24/01/31 a)	30/01/31	8 Kg	Pilote : BOURGEOIS
11	05/02/31	01/02/31	18/02/31 (10hh)	30 Kg	Pilote : LACAZE
12	19 22/02/31	21/02/31 a)	05/03/31		x voir liste Saïgon/Bangkok/Saïgon
13	05/03/31	07/03/31 a)	14/03/31		Pilote BOURGEOIS. Accidenté près de Pnom-Penh. MERESSE quitte Saïgon et assure le courrier sans retard
14	19/03/31	21/03/31 a)	29 ou 30/03/31		
15	02/04/31	04/04/31 a)	12/04/31		
16	16/04/31	18/04/31 a)	27/04/31		Pilote MERESSE. Farman F/AJLL. Correspondance avec KLM effectuée à Alorstar
17	30/04/31	30/04/31	08/05/31		Saïgon/Rangoon
18	14/05/31	14/05/31	22/05/31 (16h40)	40 Kg	
19	28/05/31	28/05/31	05/06/31		
20	11/06/31	11/06/31	23/06/31		Pilote : CAMOIN
21	25/06/31	25/06/31	04/07/31		
22	09/07/31	09/07/31	22/07/31		
23	23/07/31	23/07/31	01/03/31		Farman F/AJLL. Pilote MERESSE
24	06/08/31	06/08/31	15/08/31		FARMAN A/AJLL. PILOTE MERESSE
25	20/08/31	20/08/31	03/09/31 (10h50)		PILOTTE MERESSE Farman F/AJLL
26	03/09/31	03/09/31	13/09/31		Farman F/AJLL Pilote MERESSE
27	17/09/31	17/09/31	29/09/31		Farman F/AJLL Pilote MERESSE
28	01/01/31	01/10/31	11/10/31		1er service Hebdo KLM Farman F/AJLL. Pilote MERESSE correspondance avec KLM effectuée à Prachuab-Kirikan
29	15/10/31	15/10/31	24/10/31		Farman F/AJLL Pilote MERESSE
30	29/10/31	29/10/31	08/11/31		Farman F/AJLL Pilote MERESSE (1) 1er vol KLM via Marseille

31	12/11/31	12/11/31	22/11/31 (12h)		Passagers : M M GLAIZE et PAGES (Res. Sup.) jusqu'à Battambang. M. GARNAY jusqu'à SAIGON. Ils avaient accompagné P. REYNAUD jusqu'à BANGKOK Farman F/AJJ Pilote MERESSE
32	26/11/31	26/11/31	07/12/31 (12h30)		Farman F/AJLL Pilote MERESSE
33	10/12/31	10/12/31	19 ou 20/12/31		Farman F/AJJ Pilote MERESSE
34	24/12/31	24/12/31	02/01/32		Farman F/AJJ Pilote MERESSE
35	07/01/32	07/01/32	16/01/32		Farman F/AJJ Pilote MERESSE
36	21/01/32	21/01/32	30/01/32		Farman F/AJJ Pilote MERESSE
37	04/02/32	04/02/32	13/02/32		Pas de courrier venant de France. Correspondance manquée à BAGDAD. Farman F/AJJ Pilote MERESSE
38	18/02/32	18/02/32	28/02/32		
39	03/03/32	03/03/32	12 ou 13/03/32		
40	17/03/32	17/03/32	26/03/32 (11h25)		
41	31/03/32	31/03/32	09/04/32		
42	14/04/32	14/04/32	27/04/32 ?		
43	28/04/32	28/04/32	07/05/32	50 Kg 280	Dernière liaison avec KLM. Ouverture AO Hebdo le 05/05. Saïgon le 12/05

a) Via Amsterdam; la date indiquée au départ de Mlle concerne le courrier Mlle-Beyrouth, le courrier pour bangkok-Saïgon part de A'dam via Paris.

## Annexe 3.2

LIAISONS "AO" SAIGON-BANGKOK AVEC KLM VERS L'EUROPE  
(1930-1931)

N° vol	SAIGON-BANGKOK Départ SAIGON	Arrivée MARSEILLE	Arrivée AMSTERDAM	Poids courrier Arrivé à SAIGON	Renseignements sur les vols AO SAIGON-BANGKOK
*	02/10/30 (9H00)				Pilote BOURGEOIS Courrier très faible autorisé pour le Siam Pas de vol KLM venant de Bandoeng
1	18/10/30 (7h00)	a)	25/10/30	3000 Lo	Pilote LACAZE
2	01/11/30	09/11/30	09/11/30	6 Kg	Idem
3	15/11/30 (6h30)	23/11/30	23/11/30	20 Kg	Pilote LACAZE Pasager Poujol Chef de section radio SAIGON-CALCUTTA qui se rend au Siam pour étudier l'inst. d'une station radio pour la future ligne française
4	29/11/30 (6h30)	07/12 ?	09/12/30	16 Kg viaBAGDAD 4 Kg via A'DAM	Pilote LACAZE
5	13/12/30	21/12 ?	23/12/30	50 Kg	Pilote LACAZE Courrier important en raison de la période de fin d'année
6	27/12/30	04/01 ?	06/01/31	38 Kg viaBAGDAD 0,980 BANGKOK 2,550 via A'DAM	Pilote LACAZE Appareil Farman 190 Tout le courrier a reçu la griffe "20e Ann 1er vol à SAIGON en 1910"
7	10/01/31 (6h30)	22/01/31	22/01/31	46 Kg 500	Pilote LACAZE
8	24/01/31 (6H30)	01/02/31	04/02/31	43 Kg 620	Pilote LACAZE Revenant à vide de BANGKOK. LACAZE doit atterrir près de Pursat (Cambodge). L'appareil démonté ramené à Pnom-Penh
9	07/02/31 (6h30)	16/02/31 (1)	16/02/31	26 Kg 275	Pilote BEOURGEOIS Appareil Potez Passager GLAIZE Agt Gal de la Cie se rendant à PnomPenh. (1) lpar AO Inauguration
10	21/02/31	02/03/31	01/03/31	36 Kg 575	Pilote BEOURGEOIS
11	07/03/31	a) 23/03 ?	20/03/31	26 Kg 750	Pilote BOURGEOIS Passager MERESSE qui reconnaît le parcours avant de remplacerLACAZE qui doit assurer le parsours KARACHI/SAIGON ou DAMAS/KARACHI
12	21/03/31 (6h30)	2)	30/03/31	23 Kg 800	Pilote BOURGEOIS. Appareil Farman 190
13	04/04/31	12/04 ?	12/04/31		Farman 190 F/AJLL. MERESSE
14	17/04/31	28/04 ?	24/04/31		Farman F/AJLL. MERESSE
15	01/05/31 (30.4)	11/05/31 ?	07/05/3		Départ de Saigon avancé au 1/05 au 30/04. La KLM ne pouvant se poser à Bangkok, l'avion d'AO est allé assurer la correspondance à Alorstar.
16	15/05/31	25/05 ?	24/05/31		Pilotes : CAMOIN BOURGEOIS, Appareil : Fokker
17	29/05/31	08/06 ?	05/06/31		

2) Par AO du 18/3 à Saigon

18	12/06/31	22/06 ?	21/06/31		Pilote : CAMOIN. Mécano : DECAMPS. Radio : PARISOT. Appareil : Fokker "La Resolue"
19	26/06/31	06/07/31	04/07/31		
20	10/07/31	20/07/31 ?	19/07/31		
21	24/07/31	03/08/31	01/08/31		Farman F/AJLL MERESSE
22	07/08/31 (5h30)	18/08/31	18/08/31	54 Kg	Pilote MERESSE. Farman F/AJJJ (Acc. à Capri 17/08)
23	21/08/31	31/08/31	30/08/31		Farman F/AJLL. MERESSE
24	04/09/31	14/09/31	13/09/31		Farman F/AJJJ MERESSE
25	18/09/31	28/09/31	02/10/31		Farman F/AJLL. MERESSE
26	02/10/31	12/10/31	11/10/31		Farman F/AJJJ MERESSE. Correspondance avec KLM à Prachuab-Kirikan.
27	16/10/31	26/10/31	25/10/31 (1)		(1) 1er service hebdo KLM. Farman F/AJJJ. MERESSE
28	30/10/31	09/11/31	08/11/31		Farman F/AJJJ MERESSE
29	13/11/31	23/11/31	22/11/31		Farman F/AJJJ MERESSE
30	27/11/31	07/12/31	07/12/31		Farman F/AJLL. MERESSE
31	11/12/31	22/12/31	21/12/31		En principe courrier en instance à Bangkok sera repris par AO au 18/12. Farman F/AJJJ. MERESSE
32	25/12/31	04/01/32	04/01/32		Farman F/AJJJ MERESSE
33	08/01/32	18/01/32	19/01/32		Farman F/AJJJ MERESSE
34	22/01/32	01/02/32	01/02/32		Farman F/AJJJ MERESSE
35	05/02/32	15/02/32	15/02/32		Farman F/AJJJ MERESSE
36	19/02/32	29/02/32	28/02/32		
37	04/03/32	13/03/32	13/03/32		
38	18/03/32	29/03/32 (1)	27/03/32		(1) Acc à Cotrone
39	01/04/32	10/04/32	10/04/32		
40	15/04/32	25/04/32	23/04/32		
41	29/04/32	08/05/32	07/05/32	92 Kg 200	Dernière liaison. Ouverture AO hebdo le 07/05 Mlle le 15/05. Pilote VUILLEMIN (ou VILMIN) 2 passagers.

RP/AM

Beyrouth le 15/1/31

133 HB

RESEAU DE LA MEDITERRANEE  
MARSEILLE

Dans un but statistique l'hydrescale de Beyrouth a  
établi un registre qui leur permet de connaître, dans chaque sens  
MARSEILLE-BEYROUTH et BEYROUTH-MARSEILLE :

- A- Les Voyages effectués
- B- Les appareils arrivés ou partis
- C- Les équipages des dits appareils .
- D- Les arrivés ou départ { Prévus  
exact  
1'heure
- E- Le courrier transporté ( pour ou de Beyrouth seul  
à l'arrivée ou au départ ) pour ou de l'au delà
- F- Les Messageries trans- { pour ou de Beyrouth seul  
portées à l'arrivée ou { pour ou de l'au delà  
au départ
- G- Le matériel de la Cie { Pour ou de Beyrouth seul  
transporté à l'arrivée { Pour ou de l'au delà  
ou au départ
- H- Les passagers payants { Pour ou de Beyrouth  
transportés à l'arr- { Pour ou de l'au delà  
ivée au départ
- I- Les passagers gratuits { Pour ou de Beyrouth seul  
transportés à l'arri- { pour ou de l'au delà  
vée non au départ { avec leurs noms .
- J- Les passagers Cie transpor { Pour ou de Beyrouth seul  
tés à l'arrivée ou au { pour ou de l'au delà  
départ { avec leurs noms .

- 2 -

Ce travail permet de retrouver rapidement tout renseignements depuis l'inauguration de notre service en 1929 soit à l'arrivée du 8 Juin et sera mis à jour chaque semaine après l'arrivée et le départ des appareils.

Le tableau ci-dessous vous indiquera le mouvement sur le Réseau Méditerranée depuis cette inauguration.

1° - TRAFFIC EN 1929 - Du 8 JUIN au 31 DECEMBRE

A/ ARRIVÉES A BEYROUTH

<u>Voyages effectués</u>	:	31	
<u>Appareils</u>	:	FALQA' - FALJY' - FALZB' - FAJGA' - FALZA' - FAJGY' .	
<u>Équipages</u>	:	Équipages particuliers à chaque appareil	
<u>Voyages effectués</u>	:	31	{ 28 réguliers 3 De répartitions
<u>Voyages prévus</u>	:	29 arrivées de courriers réguliers dont 28 effectués, 1 courrier non arrivé reporté à la semaine suivante (avarie survenue au F.AZB à Castellon; courrier du 29/9/29)	
<u>Arrivées aux dates prévues:</u>		16	
<u>Arrivées avec retard</u>	:	12	(mauvais temps)
<u>Amarrissage à Beyrouth</u>	:	30	
<u>Amarrissage à Tripoli</u>	:	1	
<u>Courrier à l'arrivée</u>	:	Pour Beyrouth (nous entendons pour Beyrouth, le Liban, et la Syrie)	
			102 k 525
		pour l'au delà	0 k. 000
		Total	102 k. 525
<u>Messageries à l'arrivée</u>	:	Pour Beyrouth 0 k. 170	
		pour l'au delà	0 k. 000
		Total :	0 k. 170

- 3 -

<u>Matériel de la Compagnie</u>	:	a) Pour Beyrouth	561 k.205
		bp Pour l'au delà	0 k.000
		Total :	561 k.205
<u>Passagers Payants</u>	:	Neant	
<u>Passagers Gratuits</u>	:	1 Mr. B'dou	
<u>Passagers Compagnie</u>	:	8 MM. Leplanquais - Allègre - Girard - Allègre - Guerin - Le Pecheur Mme Le Pecheur .	

2°/ TRAFFIC EN 1929 - Du 10 Juin au 31 DécembreB/ DEPARTS

<u>Départs effectués</u>	:	28
<u>Appareils</u>	:	FAIQZ, FAIQY, FAIEB, FAJGX, FAIZA, FAJGY
<u>Equipages</u>	:	Equipe particulière à chaque appareil
<u>Départs prévus</u>	:	28
<u>Départs aux dates prévues</u>	:	23
<u>Départs avec retards</u>	:	5 ( 4 causé temps, 1 cause matériel GX )
<u>Courriers au départ</u>	:	Fourni par Beyrouth 155 k.677. Fourni par l'au delà 0 k.000 Total 155 k.677
<u>Messageries au départ</u>	:	NEANT
<u>Passagers payants</u>	:	au départ de Beyrouth 1 Officier de la Marine Italienne : Mr J Caputi pour Naples .
<u>Passagers gratuits</u>	:	1 Monsieur LEBEOU du H.C.F. pour Marseille
<u>Passagers Cie</u>	:	MM. Nogues, Leplanquais, Girard, Allègre et Patard .

- 4 -

3°/ TRAFFIC EN 1930 - ANNEE COMPLETEA/ ARRIVEE A BEYROUTH

<u>Voyages effectués</u>	38	54
<u>Appareils</u>	FAIZB, FAJGY, FAKY, FAJLW, FAJLK .	
<u>Equipages</u>	Equipages particuliers à chaque appareil	
<u>Voyages prévus réguliers</u>	52	
<u>Voyages de répartition</u>	2	
<u>Arrivées aux dates prévues</u>	32	
<u>Arrivées avec retard</u>	20	(Cause temps )
<u>Amerrissage à Tripoli</u>	2	(Cause temps )
<u>Courriers à l'arrivée</u>	a) Pour Beyrouth	620 k.904
	b) Pour l'au delà	528 k.222
	Total ....	1149 k.126
	(Le courrier pour l'au delà n'a été pris par la Compagnie que le 7.4.30 et celui pour Saigon que le 10/11/30)	
<u>Messageuses à l'arrivée</u>	a) Pour Beyrouth	292 k.710
	b) Pour l'au delà	158 k.200
	Total .	450 k.910
<u>Matériel Compagnies</u>	a) Pour Beyrouth	1303 k.515
	b) Pour l'au delà	518 k.970
	Total	1721 k.485
<u>Passagers payants</u>	11	
	Pierre Lyautey	D'Athènes
	Duvivier	-
	Ha'rn	De Marseille
	Danton	De Marseille
	Turat	De Naples
	Consul d'Amérique de Jerusalem	} De Marseille
	Dixon	D'Athènes
	Austin	} De Marseille
	Douglas	
	Stevenson	
	Leamy	

- 5 -

Passagers Gratuits

HEAMP

Passagers Compagnie

25

MM. Thibaud, Girard, Camoin, Allègre  
Guyon, Le Pecheur, Bressat, Boussant  
Legall, Costant De Beauregard, Leroux  
Fos, Leroux, Glaize, Didier (Paul)  
Balazuc, Leplanguin, Leroux, Fangeux  
A. Didier, H. Didier, De la Fournière,  
Malleville, Bonnet.

B°/ DEPART DE BEYROUTHDéparts effectués

25 54

Appareils

FAEB, FAJGY, FAJY, FAJLJ, FAJIK.

Equipages

Equipage particulier à chaque appareil

Départs prévus

52 et 52 effectués

Départs de répartition

3

Départs aux dates prévues

48

Départs avec retard

4

Courriers aux départs

Fourni par Beyrouth	757 k.560
Fourni par l'eau de là	70 k.480
Total	828 k.040

(Courrier de Saïgon fourni la 1ère fois le 7/11/30)

Messageries

Fourni par Beyrouth	254 k.989
Fourni par l'eau de là	0 k.250
Total	255 k.239

Matériel Compagnie

Fourni par Beyrouth	743 k.535
Fourni par l'eau de là	36 k.270
Total	779 k.805

Passagers payants

8

MM : VAREILLE  
Constantini  
Danton  
Lowel  
Turati  
Mlle Biroard

Pr. Athènes  
Marseille  
-  
-  
Naples  
Marseille

- 6 -

Passagers gratuits : 5  
 Colonel Hirschouer            Marseille  
 Monsieur Biroard                "  
 Capitaine Ghalla                "  
 Mlle Léna Berbestein            "  
 M. Guillon                        "

Passagers Compagnie : MM. Lepecheur - Stagnara - Winckler-  
 Girard - Costa de Beauregard -  
 Boucant - Leroux - Foa - Leroux-  
 Mme Leroux - M. Balazuc - M. Carbonnier  
 Leroux, Leplanquais, Leroux, Thibaud.

Vous pourrez peut-être trouver dans ce travail  
 des renseignements utiles c'est pourquoi nous avons jugé bon de  
 vous les transmettre .

Ampliation :  
 Direction Exploitation - Paris  
 Administration Centrale  
 Réseau du Levant à titre d'information  
 Sec Commercial - Beyrouth .

**ESSAIS effectués par AIR - ASIE sur SAIGON - BANGKOK**  
d'Octobre 1929 à Janvier 1930

SAIGON - BANGKOK			BANGKOK - SAIGON			Renseignements sur les vols effectués par AIR ASIE	
	Départ	Arrivée	poids du courrier	Départ	Arrivée	Poids du courrier	
E 1	11/10/29 (6h) ----- départ pour Prachuab 12/10	11/10 (15h) ----- Kirikan 12/10	néant	de Prachuab Kirikan -----	----- 14/10 (16h)	néant	Pilote Bourgeois correspondance avec l'avion KLM venant d'Europe, celui pour l'Europe était passé quelques jours avant
E 2	23/10 (8h40) -----	23/10 (16h) -----	néant	----- 28/10 (5h)	----- 28/10 (16h45)	Néant	Pilote Lacaze Potez 32 correspondance avec KLM venant de Bandoeng, celui d'Europe arrêté à Constantinople
E 3	9/11 (7h30) -----	11/10 (12h) -----	néant	----- 11/11 (6h)	----- 11/11 (13h)	néant	Pilote Bourgeois Potez 32 avion KLM venant de Bandoeng supprimé celui venant d'Europe sans courrier
E 4	23/11 (7h) -----	23/11 -----	néant	----- ?	----- 27/11	néant	Pilote Bourgeois Potez 32 la correspondance avec KLM venant de Bandoeng n'est pas assurée. L'avion venant d'Europe n'a pas apporté de courrier
E 5	7/12 (6h30) -----	7/12 (13h50) -----	néant	----- 9/12	----- 10/12 (7h30)	poids infime	pilote Lacaze Potez 32 F.AJID correspondance non assurée avec KLM venant de Bandoeng <b>1er courrier * de France amené par KLM venant d'Europe</b>
E 6	19/12 (6h30) -----	? -----	21 kg	-----	----- 23/12 (16h10)	2 sacs	Pilote Bourgeois, Mécano Minh <b>1er courrier pour la France</b>  <b>2me courrier venant de France</b>
E 7	2/1/30 (6h30) ----- escale posta	2/1 ----- le à Pnom Penh	a Saigon 34 kg à P. Penh faible poids	----- 7/1 (8h30)	----- 7/1 (16h)	néant	Pilote Lacaze <b>2me courrier pour la France</b> serait le premier courrier direct au départ de Pnom Penh
E 8	16/1 (6h30) -----	? -----	27 kg	----- ?	----- ?	néant	Pilote Bourgeois potez 32 <b>3me courrier pour la France</b> <b>1er courrier pour le Siam</b> <b>2me au départ de Pnom Penh</b>

SAIGON - MARSEILLE 1930 - 1931 (1)

	SAIGON-BANGKOK	SAIGON-KARACHI	KARACHI-DAMAS	BANGKOK DAMAS	BAGDAD-DAMAS durée 5 h environ	BEYROUTH-ATHENES	ATHENES-CORFOU	CORFOU-MARSEILLE	N°
					9/10 AIZT (5,10) Camoin, Descamp, Parisot	10/10	11/10 AJLJ (3,21) Pons	11/10 AIQZ 12/10 J. Hennequin	70
					16/10 AIZT (5,15) Camoin, Descamp, Parisot	17/10 AIQZ (9,15) Lanata, Roux, Guérin	18/10 AJLJ (2,46) Pons	19/10 AJLJ (3,44) Corfou-Naples Pons	71
1	18/10 Pilote Lacaze			KLM 19-23/10	23/10 AIZT (4,35) Camoin, Descamp, Parisot	24/10	25/10 AJLJ (2,54) Pons	11/10 AIQZ 27/10 J. Hennequin	72
					30/10 AIZT (4,26) Camoin, Descamp, Parisot	31/10 AIQZ (9,38) Lanata, Roux, Guérin	1/11 AJLJ (3,02) Pons		73
2	1/11 Pilote Lacaze			KLM 2-6/11	6/11 AIZT (4,35) Camoin, Descamp, Parisot	7/11 Beyrouth-Castelrosso (4,27) AJGY Lanat, Roux, Guérin	8/11 AJLJ (3,23) Pons	8/11 AIQZ 9/11 J. Hennequin	74
					13/11 AIZT (4,30) Camoin, Descamp, Parisot	14/11	15/11 AJLJ (2,48) Pons		75
3	15/11 (6h30) Pilote Lacaze (2)			KLM 16-20/11	20/11 AIZT (5,00) Camoin, Descamp, Parisot	21/11 AIQY (9,15) Lanata, Roux, Guérin	22/1 AJLJ (3,32) Pons	23/11 AIQZ 23/11 J. Hennequin (14,15)	76
					27/11 AIZT (5,00) Camoin, Descamp, Parisot	28/11	29/11 AJLJ (3,35) Pons		77
4	29/11 (6h30) Pilote Lacaze			KLM 31/11-7/12	4/12 AIZT (4,48) Camoin, Descamp, Parisot	5/12 AIQY (8,07) Lanata, Roux, Guérin	6/12 AJLJ (3,06) Pons	11/10 AIQZ 7/12 J. Hennequin	78
					11/12 AIZT (5,28) Camoin, Descamp, Parisot	12-13/12 faux départ AJKL 14/12 AJKL (8,49) (Thibaud)	15/12 AJLJ (2,45) Pons (Thibaud)	15/12 AJNN 16/12 (Thibaud) (10,40)	79
5	29/11) Pilote Lacaze			KLM 14-21/12	18/12 AIZT (4,41) Camoin, Descamp, Parisot	19/12	20/12 AJLJ (2,38) Pons		80
					25/12 AIZT Purna 30km est Damas retour Damas 29/12 Camoin, Descamp, Parisot	27/12 AIQY (7,56) Lanata, Roux, Guérin	27/12 AJLJ (2,30) Pons		81
6	27/12 (6h25) Pilote Lacaze			KLM 29/12-3/1	1/1/31	2/1/1	3/1 AJLJ (3,50) Pons	3/1 AIQZ 4/1 J. Hennequin (12,30)	82
					8/1 AIZT (4,56) Camoin, Descamp, Parisot	9/1 Beyrouth-Limassol (2,30) 11/1 Limassol-Athènes (6,56) Lanata, Roux, Guérin AIQY (3)			83
7	10/1/31 (6h30) Pilote Lacaze			KLM 12/-20/1	15/1 AIZT (5,30) via Rutbah (1) Camoin, Descamp, Parisot	16/1	19/1 AJLJ (3,40) Pons	20/1 AIQZ 22/1 J. Hennequin (11,45)	84
					22/1 AIZT (5,10) Camoin, Descamp, Parisot	23/1			85
8	24/1 (6h30) Pilote Lacaze			KLM 25/1-3/2	29/1 AIZT (5,10) via Rutbah Camoin, Descamp, Parisot	30/1	1/2 AJLJ (2,23) Pons		86
					5/2 AIZT (5,10) Camoin, Descamp, Parisot	6/2 AIQY 8,25) Lanata, Roux, Guérin	7/2 AJLJ (2,39) Pons	7/2 AIQZ 8/2 J. Hennequin (11,45)	87

(1) courrier transporté par KLM jusqu'à Amsterdam (2) le courrier du Tonkin (accélééré du 1/1) arrivé le 17/11 aurait été remis au Chenonceaux (3) Limassol le 10/1

SAIGON - MARSEILLE 1931 (2)

N°	SAIGON-BANGKOK	SAIGON-KARACHI	KARACHI-DAMAS	BANGKOK BAGDAD	BAGDAD-DAMAS	BEYROUTH-ATHENES	ATHENES-CORFOU	CORFOU-MARSEILLE	N°
1		4/2 PH.AEN 7/2 9/2 PH.AEN 12/2 Launay, Queyrel, Vérouil (Nogués, Winckler, Vautier)				14/2 AIQY (8,03) Bey-Limassol-Castel-Athènes Lanata, Roux, Guérin	14/2 AJLJ (2,13) Pons	15/2 AJNN 16/2 Pommereau, Callot, Mieyrou (12h20)	88
9	7/2 (6,30) Pilote Bourgeois			KLM 8-11/2	19/2 AIZT (4,45) Camoin, Descamp, Parisot (1)	20/2 AIQY (8,43) Lanata, Roux, Guérin	21/2 AJLK (2,20) Pons	23/2 AIQZ 24/2 J.Hennequin (10h15)	89
10	21/2 Pilote Bourgeois			KLM 22-27/2	26/2	27/2 AIQY (9,07) Lanata, Roux, Guérin	28/2 AJLK (3,26) Pons		90
2		4/3 PH.AFT 7/3 Winckler, Vautier, Thibaud (Girard, Gloux, Lacaze)	11/3		5/3	6/3 Homs AIQY Castel. Lanata, Roux, Guérin (4,20)	7/3 AJLK (2,29) Pons	7/3 AIQZ 8/3 J.Hennequin (15h50)	91
11	7/3 Potez 32 F.AJJE Pilote Bourgeois (6,07) (Merresse)	(2)		KLM 8-18/3	19/3 AIZT 19/3 Bagdad-Ramadi (2,00) 20/3 Ramadi-Damas (5,20) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	20/3	21/3 AJLJ (2,37) Pons	22/3 Corfou-Cotrone Cotrone-Mlle (9,22) 22/3 ALCE Colombon (16h50)	93
3		18/3 Launay	25/3		27/3 AIZT (5,30) AO+KLM du 21/3 Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	27/3 AIQY (9,55) Lanata, Roux, Guérin	29/3 AJLJ (4,19) Pons	29/3 AIQZ 30/3 J.Hennequin	94
12	21/3 Farman 190 (6,30) Pilote Bourgeois	1/4 PH.AFT 4/4 Camoin, Descamp, Parisot (Winckler)		KLM 22-27/3	2/4 AIZT (4,20) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	3/4	4/4 AJLJ (2,42) Pons		95
4			8/4			10/4 AIQY (9,35) Lanata, Roux, Guérin	11/4 AJLJ (3,00) Pons	11/4 AIQZ 12/4 J.Hennequin	96
13	4/4 F.AJLL (5,05) Pilote Meresse			KLM 5-10/4?	9/4 AIZT (4,05) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen courrier remis à AO du 1/4 Bagdad		Pas de liaison		
5		10/4 PH.AEO 13/4 Beauregard (3)			16/4	19/4			20/4
14	17/4 F.AJLL (5,50) 23/4 Bangkok-Alor Star (7,05) Pilote Meresse			KLM 20-22/4	25/4 AIZT (5,05) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	26/4 ALCE (9,00) Lanata, Roux, Guérin	26/4 AIZA (3,04) Pons	Corfou-Naples 27/4 Naples-Mlle 28/4 ALCD J.Hennequin	
6		24/4 (4)			30/4	2/5	2/5		3/5
15	1/5 Sg-Rangoon PH.AFT Camoin, Descamp, Parisot			KLM 3-5/5	6/5 AIZT (4,15) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen 9/5 AIZT (5,10)	10/5 ALCE (9,08) Lanata, Roux, Guérin		Corfou-Naples Naples-Mlle ALCD 11/5 J.Hennequin	
7		8/5 Beauregard ?			16/5	17/5 AJLK (8,47) Pons			
16	15/5 Sg-Rangoon PH.AFT Camoin, Descamp, Parisot			KLM 17-22/5	23/5 AIZT (4,20) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	24/5			25/5

(1) N'a pas transporté le courrier de Saïgon; remis à AO du 11/2 (2) serait arrivé à Amsterdam le 20/3 au Bourget le 21/3 (3) 1er voyage sur horaire officiel, difficultés à Calcutta; sur le même horaire Moench et Burtin (4) 1er Saïgon Athènes

SAIGON - MARSEILLE 1931 (3)

N°	SAIGON BANGKOK	SAIGON-KARACHI	KARACHI-DAMAS	BANGKOK BAGDAD	BAGDAD-DAMAS	BEYROUTH-ATHENES	ATHENES-CORFOU	CORFOU-MARSEILLE
8		22/5	29/5		26/5 Fauquet, Lemaitre, Pouliquen 28/5 AIZT (4,25) AIZT (4,30)	31/5 ALCE (8,25) Lanata, Roux, Guérin		1/6
17	29/5 Sg-Rangoon PH.AFT Camoin Descamp, Parisot			KLM 31/5-3/6	6/6 AIZT (4,55) Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	7/6 ALCE (8,56) Lanata, Roux, Guérin		8/6
9		5/6 PH.AEO 8/6 Beauregard, Patard, Le Roux, Bourgeois (1)	12/6		13/6	14/6		15/6
18	12/6 Sg-Rangoon PH.AFT Camoin, Descamp, Parisot			KLM 14/6-17/6	20/6 AIZT Fauquet, Lemaitre Pouliquen	21/6 AJLK (9,37) Pons	21/6 AIZA (3,15)	Corfou-Naples Naples-Mlle ALCD 30/6 J.Hennequin
10		19/6	26/6			28/6 ALCE (9,16) Lanata, Roux, Guérin		Corfou-Naples Naples-Mlle ALCD 30/6 J.Hennequin
19	26/6 PH.AFT Camoin Descamp, Parisot			KLM 28/6-2/7	4/7 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	5/7 AIQY (8,49)	5/7 AIQY (2,51) Lanata, Roux, Guérin	AIQY (10,09) 6/7
11		3/7	10/7		11/7	12/7		13/7
20	10/7 PH.AFT Camoin Descamp, Parisot			KLM 12/7-15/7	18/7 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	19/7 ALCE (9,56) Corouge, Colombon, Le Pecheur		20/7
12		17/7 PH.AFT 21/7 Camoin, Descamp, Parisot arrêté Rangoon 18	24/7			26/7		
21	Farman F.AJLL (5,47) Meresse			KLM 26/7-29/7	1/8 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	2/8 ALCE (8,43) Corouge, Colombon, Le Pecheur		Naples (10h) 3/8 (16h)
13		31/7	2/8 AJVR (24,37) 6/8 Lacaze, Vachon, Pons			9/8		Naples (6h) 10/8 (18h30)
22	7/8 F.AJLL (5,35) Meresse			KLM 9/8-12/8	15/8 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	16/8 ALCE (11,44) Corouge, Colombon, Le Pecheur	ALCE	17/8 Pommereau, Richard accidenté Capri
14		14/8 PH.AFT 18/8 Camoin, Descamp, Parisot				23/8		24/8
23	21/8 F.AJLL (5,40) Meresse			KLM 23/8-26/8	29/8 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	30/8 ALCE (9,34) Lanata, Colombon, Le Pecheur		Naples (10h) 31/8 (16h55)
15		28/8	4/9			6/9		7/9
24	4/9 F.AJLL (5,00) Meresse			KLM 6/9-9/9	10/9 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen	13/9		Naples (10h) 14/9 (15h45)
16		11/9 PH.AFT 14/9 Camoin, Descamp, Parisot	18/9			20/9 ALCE (9,13) Lanata, Colombon, Guérin		Naples (10h) 21/9 (17h30)

(1) accidenté à Sandoway

N°	SAIGON-BANGKOK	SAIGON-KARACHI	KARACHI-DAMAS	BANGKOK BAGDAD	BAGDAD-DAMAS	BEYROUTH-ATHENES	ATHENES-CORFOU	CORFOU-MARSEILLE
25	18/9 F.AJLL (5,15) Meresse			KLM 20-25/9	26/9 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Mcel	27/9 ALCF Lanata, Roux, Guérin		28/9 vu sur pli arrivée le 2/10
17		25/9	30/9 AJNR (dérivé) Lacaze, Vachon, Pons accidenté ouest de Karachi (1)			5/10 ALCE (2,20) 6/10 Beyrouth-Limassol Leclaire, Colombon, Guérin	6/10 ALCE (10,17) Limassol-Corfoù Leclaire, Colombon, Le Pecheur	Naples (9,15) 7/10 (15h48)
26	2/10 Sg-Prachuab F.AJUU Méresse			KLM 3-7/10	9/10 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	11/10		Naples (5h37) 12/10 (10h55)
18		9/10 PH.AGX 12/10 Delaunay, Hennequin, Knockaert				17/10 ALCE (9,20) Leclaire, Colombon, Guérin		Naples (6h20) Mlle 19/10 Rémy (12h)
27	16/10 F.AJUU (5,30)		18/10 AJVS (17,15) Pons	KLM 18-21/10	23/10 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Mcel 21/10 F.AJD (5,40) Pons	24/10 ALCF (8,46) Lanata, Roux, Guérin		Naples (5h35) 26/10 (12h55)
19		23/10 PH.AFT 26/10 Camoin, Descamp, Parisot	27/10 Karachi-Djask Camoin, Descamp, Parisot 28/10 Djask-Damas			31/10 ALCE (9,52) Leclaire, Colombon, Le Pecheur		2/11
28	30/10 F.AJUU (4,35) Meresse			KLM 1-4/11	6/11 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	7/11 ALCF (8,52) Lanata, Roux, Guérin		Naples (9h15) 9/11 (15h47)
20		6/11 PH.AGX 9/11 Delaunay, Hennequin, Knockaert (Thibaud)	11/11 13/11 (Thibaud) (2)		13/11	14/11		16/11
29	13/11 F.AJUU (5,0) Meresse			KLM 15-18/11	20/11 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	21/11 ALCE (9,37) Leclaire, Colombon, Le Pecheur (Marsot)		Naples (6h28) 23/11 (12h00)
21		20/11	25/11			30/11 ALCF (8,12) Lanata Roux, Guérin (P.Reynaud)	Pichodou, Valette Nogués (P.Reynaud)	30/11
30	27/11 F.AJLL (4,40) Meresse			KLM 29-2/12	4/12 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	5/12 ALCE (11,48) 6/12 Leclaire, Colombon, Guérin		Naples (9h35) 7/12 (15h)
22		4/12 PH.AFT 7/12 Camoin, Descamp, Parisot	9/12		11/12	12/12 ALCF 8/12	13/12 ALCF (6h) Athènes-Naples Lanata, Roux, Guérin	13/12 Naples (6h27) 14/12 (11h00)
31	11/12 F.AJUU (4,25) Meresse	Courrier laissé à Bangkok par KLM repris par AO du 18/12		KLM 13-16/12	4/12 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	19/12 ALCE (9,05) Leclaire, Colombon, Meyrou		Naples (6h07) 22/12 (10h27)
23		18/12 PH.AGX 21/12 Delaunay, Hennequin, Knockaert	23/12 AJIG (26,10) Pons (3)			28/12 ALCF (10,20) Lanata, Roux, Guérin		Naples (11h10) 30/12 (17h40)
32	11/12 F.AJUU (4,45) Meresse			KLM 27-30/12	4/12 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	2/1 ALCF (9,29) 3/9 Leclaire, Colombon, Meyrou	ALCE (3,32) 3/1	Naples (6h30) 4/1 (12h18)

(1) courrier repris par avion de secours (2) 1er Saïgon-Le Caire (3) Arrêt le 25/12 à 70km au sud de Naziri

N°	SAIGON-BANGKOK	SAIGON-KARACHI	KARACHI-DAMAS	BANGKOK BAGDAD	BAGDAD-DAMAS	BEYROUTH-ATHENES	ATHENES-CORFOU	CORFOU-MARSEILLE
24		1/1/32	Delaunay ? 6/1 Djask-Bouchir 8/1 (5,40) Bouchir-Damas AJVS (10,25) Gambade Poulliquen Mce-Thomasset	9/1		10/1 ALCF (2,20) 10/1 Lanata-Roux-Guerin	AJGY (3,45) Lanata-Roux-Guerin	ALCD (9,45) 11/1 Pichodou-Roux
33	8/1 F.AJUU (4,15 de vol) Meresse			KLM 10-13/1	15/1 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	16/1 ALCE (7,59) 17/1 Leclaire-Colombon- Mieyrout (Gloux- Marsot)	ALCE (2,29) ALCE (2,29)	Naples (6h10) 18/1 (12h50)
25		15-17/1 SgAgraPH/AFT Carmoin-Descamp-Parisot 18-1 Agra-Karachi (Thomasset)	Karachi-Gwadar 19/1 Farman AJIG (17,30) 20-21/1 Gwadar-Damas Pons	22/1		Beyrouth-Castellosso ? 23/1 Castel.-Athènes (4,40) Lanata-Roux-Guerin ALCF	24/1 ALCF (2,35) Lanata-Roux-Guerin	Naples (6h10) 25/1 (11h53)
34	22/1 F.AJUU (4h25 de vol) Meresse		18/10 AJVS (17,15) Pons	KLM 24-27/1 ?	29/1 AIZT Fauquet, Lemaitre, Mcel	30/1 ALCE (8,31) Leclaire-Combon-Gloux	31/1 ALCE	Naples (5h40) 1/2 (11h50)
26		29/1 1/2 PH/AGX Delaunay-Hennequin- Knokaert	2/2-5/2 (25,45) F.AJVS Gambade-Poulliquen Mce-Thomasset	5/2		9/2 ALCF (8,10) Lanata-Roux-Guerin	ALCF (2,42) 9/2	Naples (6h10) 11/2 (15h35)
35	5/2 F.AJUU (4h50 de vol) Meresse			KLM 7/1-10/2 ?	12/2 AJVS Gambade-Poulliquen Mce-Thomasset	13/2 ALCF (9,26) Leclaire-Combon-Gloux	ALCE (2,42) 14/2	Naples (5h45) 15/2 (12h)
27		12/2 PH.AFT Delaunay-Descamp-Parisot	11/11 ← idem	19/2		20/2		22/2 Corfou-Cotrone (3h35) 22/2 Arrêt Cotrone AIQY 23/2 Cotrone-Mlle (12h33) Thibaud
36	19/2			KLM 21-24/2	20/11 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	27/2 ALCF (9,30) Lanata-Roux-Guerin	ALCF (3,00) 28/2	Naples (6h45) 29/2 (11h30)
28		26/2	Lacaze-Huntzinger- Pechard	4/3		5/3 ALCE (9,43) Leclaire-Combon-Gloux (Balatuc-Foa- Nogues)	ALCE (9,43)	Naples (10h32) 6/3 (17h22)
37	4/3			KLM 6-9/3	11/3 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	12/3 ALCF (11,47) Lanata-Roux-Guerin	ALCF (11,47)	Naples (9h02) 13/3 (12h05)
29		11/3 -14/3 PH./AGX Delaunay-Hennequin- Knokaert	AJIG (21,00) 15-18/3 Pons	18/3		19/3 ALCE (10,08) Leclaire-Combon-Gloux	ALCE (10,08)	Naples (9h) 20/3 (15h45)
38	18/3 (6h)			KLM 20-23/3	25/3 AIZT Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel	26/3 ALCF (13,25) Lanata-Roux-Guerin	ALCF (13,25)	Acc à Cotrone Pommereau Acc AJLU Remy
30		25/3 (6,00)	29/3-1/4 AJVS Gambade-Poulliquen Mce-Thomasset			21/4 ALCE (11,17) Leclaire-Combon-Gloux	ALCE (11,17)	5/4 Antibes 5/4 (9h50)

SAIGON - MARSEILLE 1932 (6)

N°	SAIGON- BANGKOK	SAIGON-KARACHI	KARACHI-DAMAS	BANGKOK BAGDAD	BAGDAD-DAMAS	BEYROUTH-ATHENES	ATHENES-CORFOU	CORFOU-MARSEILLE
31		8/4 PH.AFT Carnoin, Descamp, Parisot	13/4	15/4		16/4 ALCE Leclaire, Colombon, Gloux	16/4	Naples (10h) (16h15)
40	15/4 (6h30)			KLM 17-20/4	22/4 AIZT Fauquet, Lemaître, Pouliquen Marcel	24/4 ALCF Lanata, Roux, Guérin	24/4	25/4 Corfou (5h15) Naples (13h) Mlle 13h25
32		22/4 PH.AGX 25/4 Delaunay, Hennequin Knockaert	26/4 F.AJVS 29/4 Gambade, Mce Pouliquen Thomasset		29/4	1/5 ALCE Leclaire, Colombon, Gloux	1/5	Naples (9h30) 2/5 (18h50)
41	29/4			KLM 1-4/5	5/5 AIZT Fauquet, Lemaître, Pouliquen Marcel	7/5 ALCF Lanata, Roux, Guérin	7/5	8/5
		HANOÏ - SAIGON	SAIGON - KARACHI		KARACHI - DAMAS	BEYROUTH - ATHENES	ATHENES - CORFOU	CORFOU - MARSEILLE N°
33			7/5		12/5	14/5 ALCE (11,23) Leclaire, Colombon, Gloux (Corouge)	14/5	15/5 1
34			14/5 F.ALUJ Méresse, Pieretti, Micheletti	17/5	19/5	21/5 ALCF (10,37) Lanata, Roux, Guérin	21/5	22/5 (18h10) 22/5 Thibaud (13h25) ALCD 2
35			21/5 PH.AFT Carnoin, Descamp, Parisot (Pichodou)	23/5	26/5	28/5 ALCE (11,14) Leclaire, Colombon, Gloux (Pichodou)	28/5	29/5 3
36		Avion militaire	27/5 Delaunay, Hennequin Knockaert		26	5/6 ALCF (10,57) Lanata, Roux, Guérin	5/6	5/6 Corfou-Naples (4,15) Naples-Mille (6,40) 6/6 ALCE Rémy, Colombon, Duflos Naples (10h25) 12/6 (15h50) 5
37			4/6		9/6			
38	7/6- 10/6 Hong Kong-Sg Athos II	Avion militaire	10/6 Méresse, Pieretti, Micheletti (1)	15/6	16/6 AJIG Pons	18/6 ALCF (11,37) Lanata, Roux, Guérin	18/6	19/6 (16h20) 6
39		Avion militaire	17/6	20/6	23/6			Naples (10h20) 26/6 (16h20) 7
40			25/6 PH.AGX Delaunay, Hennequin Knockaert	28/6	30/6	5/7 ALCF (11,09) Corouge, Roux, Guérin	5/7	6/7 (14h55) 8

(1) Bangkok A:11/6 D: 13/6 après 2 essais 11/6 panne radio, 12/6 mauvais temps  
 (1) courrier repris par avion de secours (2) 1er Saigon-Le Caire (3) Arrêt le 25/12 à 70km au sud de Naziri

SAIGON - MARSEILLE 1931 (7)

N°	HANOI - SAIGON	SAIGON - KARACHI	KARACHI - DAMAS	BEYROUTH - ATHENES	ATHENES - CORFOU	CORFOU - MARSEILLE	N°
41	Avion militaire courrier arrivé après départ AO	2/7	5/7 AJG (23,00) Pons	9/7 AJLK Leclaire, Colombon, Gloux (Winckler)	9/7	Naples (9h50) (15h25)	10/7 9
42	Avion militaire	9/7 F.AULJ 12/7 Méresse, Pieretti, Micheletti	14/7			Naples (10h15) (16h55)	17/7 10
43	Essai Hanoi-Sg AO 13/7 F.ALZR Camoin, Descamp, Parisot	16/7 F.ALZR 19/7 Camoin, Descamp, Parisot (Nogués)	21/7	23/7 AIQY (13,30) Lanata, Roux, Guérin	23/7	24/7 (16h05)	11
44	Avion militaire	23/7 F.ALUJ Delaunay, Hennequin Knockaert	1/8	1/8 AJLK (9,53) Y. Hennequin, Colombon, Gloux (Nogués)		2/8	12
45	Avion militaire	30/7	27/7 ALUK (28,50) Pons	6/8 AIQY (12,56) Y. Hennequin, Roux, Guérin	6/8	7/8 AJGY (10,51) 8/8 Thibaud (11h30)	13
46	Avion militaire	6/8 F.ALUJ Méresse, Pieretti, Micheletti	11/8	14/8 ALCF (12,58) Lanata, Roux	14/8	16/8 (14h14)	14
47	Avion militaire	13/8 F.ALZR 15/8 Camoin, Descamp, Parisot	15/8 ALUK (22,30) Pons	20/8 AJLK (12,18) Leclaire, Colombon, Dufflot	20/8	21/8 (16h10)	15
48	Avion militaire	20/8 F.ALQZ 23/8 Delaunay, Hennequin, Knockaert	25/8	27/8 ALCF (11,07) Lanata, Roux	27/8	28/8 (16h)	16
49	Avion militaire	27/8	30/8 F.AJVS 1/9 Gambade, MoePoulliquen, Thomasset	3/9 AJLK (11,28) Leclaire, Colombon, Dufflot (Corouge)	3/9	Naples (9h45) (16h42)	17
50	Avion militaire courrier après départ AO	3/9 F.ALZR 5/9 Camoin, Descamp, Parisot	6/9 F.ALZR 8/9 Camoin, Descamp, Parisot	10/9 ALCF (11,45) Corouge, Roux	10/9	11/9 Coriou-naples (3,31) ALCE Remy, Roux 11/9	18
51	Avion militaire courrier après départ AO	10/9 F.ALUJ 12/9 Méresse, Pieretti, Micheletti	15/9	17/9 ALCF (10,37)	17/9	18/9 (15h30)	19
52	Avion militaire	17/9 F.ALUK (28,50) 22/9 arrêt 19-20 Allahabad Pons	22/9 ?		3/24/9	25/9	20
53	Avion militaire accidenté	24/9 Launay 1er courrier Sg-Allahabad	29/9	1/10 ALCF (11,17) Lanata, Roux	1/10	2/10 AIQZ (9h15) 2/10 Thibaud	21
54	Avion militaire	1/10 F.ALQZ 4/10 Delaunay, Hennequin, Knockaert	6/10	8/10 AJLK (10,46) Lanata, Roux	8/10	10/10	22
55	Avion militaire	8/10 F.ALUJ 11/10	13/10	15/10 ALCF (10,37) Leclaire, Colombon, Miesyrou	15/10	AIGY (12h39) 6/10 Remy, Roux	23

SAIGON - MARSEILLE 1932 - 1933 (8)

N°		HANOI - SAIGON	SAIGON - KARACHI	KARACHI - DAMAS	BEYROUTH - ATHENES	ATHENES - CORFOU	CORFOU - MARSEILLE	N°
56	12-14/10 Hong Kong - Sg "D'Artagnan"		16/10 F.ALUK (27,10) 19/10	19/10	21/10	22/10	24/10	24
57			23/10 F.ALQZ (27,20) Pons	26/10	28/10	29/10	30/10 AIQZ Corfou-Naples (4,00) Naples-Orbetello (5,33) Orbetello-Mlle (5,05) 1/11 Remy,Roux,Thibaud	25
58	26-28/10 Hong Kong - Sg "A. . Lebon"	AO spécial (typhon) 27/10 Launay (Nogués,Glaize,Gamay)	30/10 F.ALUJ 2/11 Méresse,Pieretti,Micheletti	2/11	4/11	5/11	Naples (5h50) 7/11 (12h10)	26
59		Avion militaire 3-5/11 (typhon)	6/11 F.ALUK 9/11 Pons	10/11	F.ALUK 11/11 Pons	12/11	14/11 (12h10)	27
60	9-11/11 Hong Kong Sg "F. Roussel"		13/11 Launay	16/11	18/11	19/11	20/11 AIQZ 22/11 Corfou-Naples (13h45) 21/11 Naples-Orbetello 5,30) Orbetello-Marseille (4,20) Rémy, Thibaud	28
61	5-8/11 Hong Kong-SG Launay,Schwager Queyrel (Nogués,Glaize)		20/11 F.ALZQ 22/11 Delaunay,Hennequin,Knockaert	23/11	25/11	26/11	28/11	29
62	22-25/11 Hong Kong-Sg "Gal Metzinger"	AO F.ALUJ 26/11 Méresse,Pieretti,Micheletti	27/11 F.ALUJ 30/11 Méresse,Pieretti,Micheletti (Nogués)	30/11	2/12	3/12	Naples (6,38)5/12 (4,55) Mley rou 4/12 Corfou-Naples (5,01) 5/12 Naples-Mlle ALCD (6,05) Thibaud	30
63		AO	3/12 4/12	7/12	9/12	10/12	12/12	31
64	7-9/12 Hong Kong - Sg "Aramis"	AO F.ALZR 10/12 Pons	11/12	14/12	16/12	17/12	19/12	32
65		AO F.ALZQ 17/12 Delaunay,Hennequin,Knockaert	20/12 F.ALZQ 21/12 Delaunay,Hennequin,Knockaert	26/12 F.ALQZ 27/12 Delaunay,Hennequin,Knockaert	21/12 ?	24/12	26/12	33
66		AO F.ALUJ 24/12 Méresse,Pieretti,Micheletti	25/12 F.ALUJ 28/11 Méresse,Pieretti,Micheletti	28/12 Pons	30/12	31/12	2/1	34
67		AO F.AMBU 31/12 Gambade,Mce Pouliquen, Thomasset	1/1/33 F.AMBU 4/1 Gambade,Mce Pouliquen, Thomasset	4/1	6/1	7/1	AJNN 9/1	35
68		AO	8/1	11/1	13/1	15/1	18/1	36
69		AO F.ALZR 14/1 Camoin,Descamp,Parisot	15/1 F.ALZR 18/1 Camoin,Descamp,Parisot	20/1	20/1	21/1	25/1	37

SAIGON - MARSEILLE 1933 (9)

N°	HANOÏ - SAIGON	SAIGON - KARACHI	KARACHI - DAMAS	BEYROUTH - ATHENES	ATHENES - CORFOU	CORFOU - MARSEILLE	N°
70	AO F.ALUJ 21/1 Mérèsse, Pieretti, Micheletti	22/1 F.ALUJ 25/1 Mérèsse, Pieretti, Micheletti	25/1	27/1 ALCF (8,35) Lanata, Roux	28/1 ALCF 29/1 ALCF (2,25) Lanata, Roux	3/1	38
71		29/1	1/2	3/2	4/2	6/2	39
72		5/2	8/2	10/2 ALCF	11/2 ALCF 12/2 ALCF	13/2	40
73		12/2 ALZR 15/2 Camoin, Descamp, Parisot	15/2	17/2 ALCF Colombon	19/2	23/2	41
74		19/2	22/2	24/2	25/2	26/2	42
75		26/2	1/3	3/3	4/3	5/3	43
76		5/3	8/3	10/3	11/3	12/3	44
77		12/3 ALZR 15/3 Camoin, Descamp, Parisot	15/3	17/3 Castelrosso 18/3		19/3	45
78		19/3	22/3	24/3 ALCF	25/3	26/3	46
79		26/3	29/3	3/3	1/4	2/4	47
80		2/4	5/4	7/4	8/4	9/4	48
81		9/4 ALZR 12/43 Camoin, Descamp, Parisot	12/4	14/4 ALCF	16/4	17/4	49
82		16/4 ALUJ 19/4 Delaunay, Hennequin, Knockaert	19/4	21/4	22/4	23/4	50
83		23/4	26/4	28/4	29/4	30/4	51
84		30/4 ALZQ 3/5 J. Hennequin	3/5	4/5 AMFS (Asalu) 6/5 Denis, Roux, Duflos		7/5	52
85		7/5 ALZR 10/5 Camoin, Descamp, Parisot	10/5	12/5 AMFS 13/5 Winkler, Roux, Duflos		14/5	53
86		14/5	17/5	19/5	20/5	21/5	54
87		21/5	24/5	26/5	27/5	28/5	55
88		28/5	31/5	2/6	3/6	4/6	56

(1) retour de la journée de l'aviation marchande

N°	HANOI - SAIGON	SAIGON - KARACHI	KARACHI - DAMAS	BEYROUTH - ATHENES	ATHENES - CORFOU	CORFOU - MARSEILLE N°
89		4/6 ALZR 7/6 Camoin, Descamp, Parisot	7/6	9/6	AIZB Colombon	11/6 45
90		11/6	14/6	16/6		18 ou 19/6 46
91		18/6	21/6	23/6	AJLJ (Sinti) 25/6 Beyrouth Lanata (panne moteur)	AIZB Colombon 26/6 47
92		25/6	28/6	30/6		27 48
93		2/7 ALZR 5/7 Camoin, Descamp, Parisot	5/7 7/7 ALZR 8/7 (Bouchir) Camoin, Descamp, Parisot	7/7 8/7		9/7 49
94		9/7	12/7	14/7		16/7 50
95		16/7	19/7	21/7	AIZB Colombon	23/7 51
96		23/7	26/7	28/7		30/7 52
97		30/7 ALZR 31/7 Rangoon Camoin, Descamp, Parisot avion secours de Sg ALBS 6/8 Pichodou, Roux, Gloux	2/8 6/8	4/8 8/8		6/8 53
98		6/8	9/8	11/8	AJNN Colombon	13/8 54
99		13/8 ALZR 15/8 Camoin, Descamp, Parisot	16/8	18/8		20/8 55
100		20/8	23/8	25/8		27/8 56
101		27/8 ALSB 29/8 Pichodou, Roux, Gloux	30/8	1/9	AIZB Colombon	3/9 57
102		3/9	6/9	8/9		10/9 58
103		10/9	13/9	15/9		17/9 59
104		17/9	20/9	22/9	AIZB Colombon	24/9 60
105		24/9 ALSB 27/9 Launay, Roux, Gloux	27/9	29/9		1/10 61
106		1/10	5/10	6/10	accident Bagdad Denis	8/10 62

Inauguration officielle d'Air France au Bourget le 7/10  
y-a-t'il eu des vols aux couleurs d'Air France avant cette date ?

MARSEILLE - SAIGON 1930 - 1931 (1)

N°	MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	BANGKOK-SAIGON	N°
68	20/9/30 Mlle-Bagdad	Courrier acheminé directement depuis Amsterdam par KLM jusqu'à Bangkok départ A'dam 25/9 (1)			KLM 29/9-2/10			3/10/30 (14h15) (*) 1 Pilote Bourgeois	1
69	27/9	28/9 AJLJ (3,04) Pons 2/10 départ	A'dam courrier via Amsterdam	1/10 Bréguet AIZT (4,12) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 6/10-17/10			19/10 (16h00) Pilote Lacaze	2
70	4/10 AIQZ 5/10 J.Hennequin	5/10 AJLJ (2,45) Pons	6/10 AIQY (8,52) 6/10 Lanata,Roux,Guérin	8/10 AIZT (4,37) Camoin, Descamp, Parisot					
71	11/10	Courrier via Amsterdam (en principe)			15/10 AIZT (4,15) Camoin,Descamp,Parisot	KLM 20/10-25/10		26-27/10	3
72	18/10 Mlle-Naples AIQZ J.Hennequin 19/10 Naples-Corfo AJLJ (4,17) Pons	20/10 AJLJ (4,00) Pons	20/10 AIQY (8,44) 21/10 Lanata,Roux,Guérin	22/10 AIZT (4,40) Camoin, Descamp, Parisot					
73	25/10 24/10 Naples-Corfo ALQZ J.Hennequin	26/10 AJLJ (2,30) Pons	27/10 (2) (en principe)	29/10 AIZT (4,08) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 4/11-8/11			9/11 Pilote Bourgeois	4
74	1/11 AIQZ 2/11 J.Hennequin	2/11 AJLJ (3,06) Pons	2/11 AJGY (7,29) 2/11 Lanata,Roux,Guérin	5/11 AIZT (4,45) Camoin, Descamp, Parisot					
75	8/11	9/11 AJLJ (3,17) Pons	10/11 AIQY (8,37) 10/11 Lanata,Roux,Guérin	12/11 AIZT (5,53) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 17/11-23/11			24/11 Pilote Bourgeois	5
76	15/11 AIQZ 16/11 J.Hennequin	16/11 AJLJ (2,58) Pons		19/11 AIZT (4,23) Camoin, Descamp, Parisot					
77	22/11	23/11 AJLJ (2,47) Pons	24/11 AIQY (8,55) 24/11 Lanata,Roux,Guérin	26/11 AIZT (3,44) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 1/12-7/12			8/12 Pilote Bourgeois	6
78	29/11 Mlle-Monte Cristo 30/Monte Cristo-S. Stephano 1/12 S.Stephano-Corfo AIQZ Pommereau,Hennequin Le Duff (accidenté)	2/12 AJLJ (2,56) Pons		4/12 AIZT (4,26) Camoin, Descamp, Parisot					
79	6/12		8/12 AIQY (9,08) 8/12 Lanata,Roux,Guérin	10/12 AIZT (4,35) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 15/12-22/12			23/12	7
80	13/12		15/12	17/12 AIZT (4,41) Camoin, Descamp, Parisot					
81	20/12	22/12 AIZA (3,05) Pons	22/12	25/12 AIZT (4,10) Camoin, Descamp, Parisot				7/1	8
82	7/12 AIQZ 28/12 J.Hennequin	28/12 AJLJ (3,28) Pons	29/12 AIQY (9,08) 29/12 Lanata,Roux,Guérin	31/12 Camoin rentré à Damas le 29/12 n'a pas assuré celui-ci					

(1) Voir page 83, l'organisation du courrier (2) Courrier France-Indo via Amsterdam (en principe)

(\*) Heures d'arrivée à Saigon

MARSEILLE - SAIGON 1931 (2)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	BANGKOK-SAIGON	N°
83 3/1	4/1 AJLJ (3,12) Pons	5/1	7/1 F.AIZT (4,52) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 12/1-16/1			17/1 Pilote Bourgeois	9
84 10/1 AIQZ 11/1 J. Hennequin		12/1 AIQY (8,43) Lanata,Roux,Guérin	14/1 F.AIZT (4,55) Camoin, Descamp, Parisot					
85 17/1 AIZA (1) Pichodou,Richard,Ronat (Challe)	18/1 19/1 20/1 arrêt à Athènes	21/1 7h30 (2)	21/1 F.AIZT (4,08) Camoin, Descamp, Parisot		22-27/1 PH.AEN "La Joyeuse" Damas-Sg Lanay,Queyrel,Vérouil,Passagers Nogues,Challe (jusqu'à, Bagdad)			7 (1)
			22/1 Le courrier est acheminé directement par KLM d'Amsterdam à Bangkok	KLM 26/1-29/1			30/1 Pilote Bourgeois	10
86 24/1 Pommeureau	26/1 AJLJ (2,43) Pons	28/1	28/1 F.AIZT (4,44) Camoin, Descamp, Parisot					
87 1/2 AIQZ 2/2 J. Hennequin	2/2 AJLJ (2,45) Pons	2/2	5/2 F.AIZT (4,00) Camoin, Descamp, Parisot	KLM 9/2-17/2			17/2 -18/2 (10h00) Pilote Lacaze	11
88 7/2	8/2 AJLJ (3,12) Pons	9/7 AIQY (9,05) Lanata,Roux,Guérin	11/2 F.AIZT (5,40) via Rutbah Camoin, Descamp, Parisot					
89 15/2 AIQZ 16/2 J. Hennequin 14/2 1er départ - 1/2 tour et retour à Maignane	16/2 Corfou-Atollikon (2,13) 17/2 Atollikon-Athènes (1,57) AJLJ pons	17/2 AIQY (7,30) Lanata,Roux,Guérin	18/2 Fokker "la Résolue" PH.AFT Damas-Sg 18/2 Winkler, Vautier, Thibaud (Marsot) 24/2	KLM 26/2-5/3				2
90 21/2	25/2 ? AJLJ (2,58) Pons	24/2 AIQY (8,16) Lanata,Roux,Guérin	25/2 Un appareil de secours quitte Amsterdam le 22/2; courrier acheminé directement jusqu'à Bangkok					12
91 28/2 AIQZ Mlle-Naples arrêt Naples 1/3 2/3 Naples-Corfou	2/3 AJLK (3,43) Pons	4/3 AIQY Castelrosso (3,50) 5/3 Castelrosso-Homs.(4,50) Lanata,Roux,Guérin	6/3 7/3 (voir récit du vol)		7/3 8/3 Fokker PH.AEN 10/3 Lanay, Vérouil, Queyrel (10h35)			3
			5/3 Le courrier est acheminé directement par KLM d'Amsterdam à Bangkok	KLM 9/3-13/3			14/3 Potez 32 F.AJJE (6,12) Pilote Meresse	13
92 7/3	9/3 AJLK (2,46) Pons	9/3	11/3					
93 14/3 ALCE Mlle-Naples (7,05) 15/3 Naples-Corfou (5,35) Colombon	15/3 AJLJ (3,23) Pons	16/3 AIQY (10,20) Lanata,Roux,Guérin	17/3 F.AIZT (4,22) Fauquet, Lemaitre, Poulliquen Marcel		18/3 PH.AEO Beauregard (Camoin)			4
			19/3 Le courrier est acheminé directement par KLM d'Amsterdam à Bangkok	KLM 20/3-26/3			30/3	14
94 21/3 AIQZ 22/3 J.Hennequin (voy. suppl)	22/3 AJLJ (3,45) Pons		26/3 Damas-Rutbah (3,30) 27/3 Rutbah-Bagdad (2,30) Fauquet,Lemaitre, Poulliquen Marcel		25/3	26/3 Fokker PH.AEO 31/3 Beauregard Thibaud (12h00)		5

(1) voyage d'inauguration de la ligne entièrement Air Orient

(2) amerrissage à Tripoli d'Asie, arrêt à Athènes mauvais temps

MARSEILLE - SAIGON (3)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD durée 5 h environ	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	BANGKOK- SAIGON	N°
95 28/3	29/3 AJLJ (3,45) Pons	30/3 AIQY (8,13) 30/3 Lanata,Roux,Guérin	1/4 F.AIZT (4,45) Fauquet,Lemaitre,Pouliquen	KLM 6/4-10/4	1/4	Fokker PH.AEN 8/4 Launay		15
2/4 Le courrier est acheminé directement par KLM d'Amsterdam à Bangkok								
96 4/4 AIQZ J. Hennequin	5/4 AJLJ (3,06) Pons		7/4 F.AIZT (4,15) Fauquet,Lemaitre,Pouliquen					
97	12/4 AJLJ (3,07) Pons	13/4 AIQY (7,55) 13/4 Lanata,Roux,Guérin			15/4	Fokker PH.AEN La Résolue 16-22/4 Camoin,Descamp, Parisot		7
16/4 Le courrier est acheminé directement par KLM d'Amsterdam à Bangkok								
98 18/4 Mille -Naples (5,25) 19/4 Naples-Athènes(7,47) 20/4 Ath-Castellos (4,32) Castel.-Beyrouth (4,25) 21/4 Remy, Colombon, Meyrou			21/4 Damas-Rutbah (2h) 22/4 Rutbah-Bagdad (2,05) AIZT Fauquet,Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 20/4-25/4			26-27/4 Meresse 26/4 Alor Star-Bangkok 27 Bangkok-Sg Farman F.AJLL	16
(1) 23/4 Mille-Naples ALCD J.Hennequin Naples-Ath.?		24/4 Ath.-Castellosso (4,01) Castel. Beyrouth (4,04) Pons			26/4	28/4 Fokker PH.AEO 2/5 Bearegard, Thibaud		8
30/4	1/5 AJLJ (2,25) Pons	1/5 ALCE (8,15) 1/5 Lanata,Roux,Pons	2/5 F.AIZT (4,20) Fauquet,Lemaitre,Pouliquen Marcel	KLM 4/5-7/5			8/5 Rangoon-Sg PH.AFT Camoin, Descamp,Parisot	17
7/5 Mille-Naples ALCD J.Hennequin Naples Corfou ?			8/5 F.AIZT (4,45) Fauquet,Lemaitre, Pouliquen Marcel		10/5	11/5		9
14/5		1/5 ALCE (7,55) 15/5 Lanata,Roux,Guérin	16/5 F.AIZT (4,00) Fauquet,Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 18/5-21/5			21/5 Rangoon-Bang 22/5 Bangkok-Sg PH.AFT Camoin,Descamp, Parisot (16h40)	18
21/5	22/5 AIZA (2,45) Pons	22/5 AJLK (8,22) 22/5 Pons	24/5 F.AIZT (4,50) Fauquet,Lemaitre, Pouliquen Marcel		24/5	25/5	29/5	10
28/5		29/5	30/5 F.AIZT (4,45) Fauquet,Lemaitre,Pouliquen Marcel. 27/5 Idem (4,20)	KLM 1/6-4/6		Bearegard		19
4/6		5/6 ALCE (8,45) 5/6 Lanata,Roux,Guérin			7/6	8/6	12/6	11
11/6		12/6 ALCE (8,18) 12/6 Lanata,Roux,Guérin	13/6 F.AIZT Fauquet,Lemaitre,Pouliquen Marcel	KLM 15/6-22/6				20
18/6 Mille-Naples AJJIN J.Hennequin Naples Co rfo ?			à compter de ce vol, le carnet Pouliquen ne détaille plus vol par vol donc dates réelles inconnues		21/6	22/6	28/6 Launay (Nogués)	12

(1) Application de l'horaire régulier

MARSEILLE - SAIGON 1931 (4)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	BANGKOK-SAIGON	N°
25/6 Mile-Naples ALCD J. Hennequin Hennequin 27 Naples-Corfo	26/6 AJLJ (2,45) Pons	26/6 AJLK (8,06) 26/6 Pons	27/6 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 29/6-3/7			4/7 PH.AFT Camoin, Descamp, Parisot (Rangoon-Sg)	21
2/7 1er courrier anglais		3/7 ALCE (8,08) 3/7 Lanata, Roux, Guérin	11/7 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 14/7-19/7	4/7 (1) 6/7 Fokker PH.AGX 6/7 Winkler, Vautier, Gloux AO-KLM 22/7		courrier AO_KLM du 9/7 arrivé par AO du 22/7 à Saïgon	13
9/7		10/7			18/7 AJVR Damas- Bassorah (8,55) 19/7 Bass-Djask (8,00) 20/7 Djask-Karachi (6,05) Lacaze, Vachon, Pons	Launay 24/7 (15h)		22
16/7		17/7						14
23/7		1er Athènes - Saïgon	25/7 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 27/7-30/7	2/8 4/8 5/8 PH.AFT 8/8 Camoin, Descamp, Parisot		1/8 Farman F.AJLL pilote Meresse 5h10 de vol	23
30/7		24/7 ALCE (7,48) 24/7 Corouge Colombon, Le Pecheur						15
6/8 (7,10) Naples (12h55)	21/8 ALCE (1,038) Corouge, Colombon, Le Pecheur	7/8 ALCE (8,10) 7/8 Corouge, Colombon, Le Pecheur	8/8 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 10/8-14/8			15/8 Farman F.AJLJ pilote Meresse 5h25 de vol	24
13/8 (6h29) Naples (12h00) Pommeureau		14/8			16/2 18/8	23/8		16
20/8	21/8	21/8	22/8 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 24/8-2/9			3/9 Farman F.AJLL pilote Meresse 5h10 de vol	25
27/8		28/8			29/8 Fokker PH.AIC Hennequin, Vautier, Knockaert 31/8	1/9 PH.AFT 4/9 Camoin, Descamp, Parisot (Delaunay)		17
3/9 (6,25) Naples (12,00) Corfo (17,20) (2)	4/9 ALCE (8,15) 4/9 5/9	4/9 ALCE (8,15) 4/9 5/9	5/9 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 7/9-12/9			13/9 Farman F.AJLJ pilote Meresse 5h10 de vol	26
10/9		11/9			12/9 AJVR (21,45) Lacaze, Vachon, Pons 14/9	15/9 Fokker PH.AIC Hennequin, Vautier, Knockaert 18/9		18
17/9 AIQZ (10h45) Rémy (Roux)	18/9 ALCF Lanata (Roux)	18/9 (11,10) (Roux)	19/9 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 21/9-28/9			29/9 Farman F.AJLL pilote Meresse 5h10 de vol	27
24/9 (6h44) Naples (13,18)		25/9 Athènes-Castl. (4,00) 27/9 Castel.-Beyrouth (4,04) ALCE Leclair, Colombon, Guérin			30/9 PH.AFT 5/10 Camoin, Descamp, Parisot. Accidenté sur terrain Bangkok; Courrier pour Saïgon par fer. (3)			19

MARSEILLE - SAIGON 1931 (5)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	BANGKOK-SAIGON	N°
1/10 (7h30) Naples (14h45)		3/10 ALCF (8,11) Lanata, Roux, Guérin	4/10 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 5/10-10/10	1er hebdo KLM		11/10 Prachuab-Saigon Pilote Meresse Farman F.AJUU 7h de vol	20
8/10	9/10 ALCE (3,11) Leclaire, Colombon, Le Pecheur	10/10 ALCE (9,17) 10/10			11/10	17/10		
15/10 (7h30) Naples (16h30)		17/10	18/10 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 19/10-23/10			24/10 Farman F.AJUU Pilote Meresse (5,15 de vol)	29
22/10 Pommereau		24/10 ALCE (8,28) Leclaire, Colombon, Guérin			25/10 28/10 Djask-Karachi PH.AFT Camoin, Descamp, Parisot	27/10 28/10 F.ALSB (16h) Launay, Vérouil, Queyrel (Nogués)	31/10	21
29/10 (7h30) Naples (13h15)		31/10 ALCF (8,11) Lanata, Roux	1/11 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 2/11-7/11	1er Le Caire-Saigon	1-8/11 KLM+AO	8/11 Farman F.AJUU Pilote Meresse (5,05 de vol)	30
5/11 (7h30) Naples (14h58)		7/11 ALCE (8,28) Leclaire, Colombon, Le Pecheur			8/11	10/11	11/11 PH.AFT 14/11 Camoin, Descamp, Parisot	22
12/11		14/11 ALCF (9,05) Lanata, Roux	15/11 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 16/11-20/11			15/11 Farman F.AJUU Pilote Meresse (5,15 de vol)	31
19/11 (7h30) Naples (12h18)					22/11	24/11	24/11 PH.AGX 27/11 Delaunay, Hennequin, Knockaert	23
26/11		28/11 ALCE (9,20) Leclaire, Colombon, Mieyrou	29/11 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 30/11-6/12			22/11 Farman F.AJUU Pilote Meresse (5,25 de vol)	32
3/12		5/12 ALCF (7,37) Lanata, Roux			6/12	8/12	Fokker F.ALSB 11/12 Launay, Vérouil, Queyrel	24
10/12 (7h30) Naples (14h35)		12/12 ALCE (9,38) Leclaire, Colombon, Mieyrou	13/12 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 14/12-19/12			20/12 Farman F.AJUU Pilote Meresse (5,25 de vol)	33
17/12 Mlle-Naples(14h 15) Naples-Corfoou	18/12 ALCF (5,50) Lanata, Roux	19/12 ALCF (8,45) 19/12			20/12 AJIG (19,20) Pons	22/12 PH.AFT 25/12 Camoin, Descamp, Parisot		25
24/12		26/12 ALCE (8,51) Leclaire, Colombon, Mieyrou	27/12 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 28/12-1/1			2/1 Farman F.AJUU Pilote Meresse	34

MARSEILLE - SAIGON 1931- 1932 (6)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	SAIGON BANGKOK	N°
31/12 Cams 53 Naples panne Retard mauvais temps	3/1/32 ALCF Lanata, Roux, Guérin	3/1 ALCF (9,22)			4/1 AJVS (14,47) 5/1 Damas-Djask, Gambade, Maurice Pouliquen, Thomasset	6/1 Fokker PH.AGX 10/1 Delaunay, Hennequin, Knockaert, (14,30) passager, J. Tharaud		26
7/1 (7h30) Naples (12h45)	8/1 ALCE (3,15) Leclaire, Colombon, Mieyrou	9/1 ALCE (8,22)	10/1 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 11/1-15/1			16/1 Farman F. AJJU Pilote Meresse (5,25 de vol)	35
14/1 (7h35) Naples (13h27)		16/1			17/1 AJIG (16,55) 19/1 Damas-Gwadar Ports Gwadar-Karachi, PH.AFT Camon, Descamp, Parisot	23/1 (11,20)		27
21/1 (7h10) Mille-Naples 22/1 Naples-Corfoou (4,25) ALCD Pichodou, Roux	22/1 ALCE (2,50) Leclaire, Colombon, Gloux (Roux)	23/1 ALCE (8,05)	24/1 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 25/1-29/1			30/1 Farman F. AJJU Pilote Meresse (5h40 de vol)	36
28/1 (7h35) Naples (13h23)	29/1 ALCF (3,02) Lanata, Roux, Guérin	6/2 ALCE (8,10)			31/1 F 303 F. AJVS 1/2 (19h45 de vol) Gambade, Pouliquen Me Thomasset	2/2 PH.AFT 5/2 Caminon, Descamp Parisot		28
4/2 (7h30) Naples (13h)	5/2 ALCE (2,55) Leclaire, Colombon, Gloux (Balazuc, Foa)	23/1 ALCE (8,05)	8/2 F. AJVS (5,20)	KLM 8/2-12/2	courrier laissé à Bagdad par KLM repris par AO du 11/2 Gambade arrivé trop tard à Bagdad		13/2 Farman F. AJJU Pilote Meresse (5h40 de vol)	37
11/2 (7h30) Naples (13h)	12/2 ALCF (3,30) Lanata, Roux, Guérin	13/2 ALCF (8,24)			14/2 16/2 Delaunay, Hennequin, Knockaert (Foa-Balazuc)			29
18/2 (7h30) AIQY (12h15) Naples (14h53) Thibaud 19/2	19/2 ALCE (3,12) Leclaire, Colombon, Gloux (Micheletti)	20/2 ALCE (7,50)	21/2 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 22/2-27/2			28/2	38
25/2 (7h30) Naples (13h42)		27/2			28/2 AJIG (1,25) 1/3 Pons	6/3	4/3 10h (1)	30
3/3 (6h15) Naples (12h57)	4/3 ALCF Lanata, Roux, Guérin	Smyrne 5/3 (6,10) ALCF 5/3	6/3 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 7/3-12/3			12/3 14/3 (17h18) (2)	39
10/3 (6h15) Naples (10h52)	11/3 ALCE (10,52) Leclaire, Colombon, Gloux	11/3			12/3 PH.AFT 14/3 Caminon, Descamp, Parisot	14/3 PH.AFT 17/3 idem 12/3 (14,45) (Ansaldo Cipolla de la Stampa de Turin)		31
17/3 (6h15) Naples (17h)	19/3 ALCF (11,37) Lanata, Roux, Guérin	19/3	20/3 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 21/3-25/3	20/3 F. AJVS 23/3 Damas Muhammara- Lingeh-Chahbar-Karachi Gambade, Pouliquen Mce, Thomasset		26/3 (11h25)	40
24/3 (6h15) Naples (11h40) Corfoou (16h10)	25/3 ALCE (9,53) Leclaire, Colombon, Gloux	25/3			26/3 28/3 Damas-Gwadar Ports Gwadar-Karachi, PH.AFT Caminon, Descamp, Parisot	28/3 PH.AGX 1/4 Delaunay, Hennequin, Knockaert (12,00)		32

(1) "sémaphore" du 6/3 (2) "sémaphore" du 15/3

MARSEILLE - SAIGON 1932 (7)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-BAGDAD	BAGDAD BANGKOK	DAMAS-CARACHI	KARACHI-SAIGON	BANGKOK-SAIGON	N°
7/4 (3h15) Naples(11h12)	8/4 ALCE (10,09) Ledaire, Colombon, Gloux	8/4			20/3 F.AJVS 23/3 Garnabde, Pouliquen Mce, Thomasset			33
14/4 (3h15) Naples(11h47)	15/4 ALCF (8,50) Lanata, Roux, Guérin	15/4	16/4 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 18/4-26/4			27/4	42
21/4 (6h15) Naples(11h53)	22/4 ALCE (9,28) Ledaire, Colombon, Gloux (Costa de Beauregard)	22/4			23/4	25/4 25/4PH.AFT 28/4 Camoin, Descamp, Parisot (Costa de Beauregard)		34
28/4(6h15) Naples(11h53)	29/4 ALCF (10,00) Lanata, Roux, Guérin	29/4	30/4 AIZT Fauquet, Lemaitre, Pouliquen Marcel	KLM 2/5-6/5			7/5 Vilmin ?	43
MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS - KARACHI		KARACHI - SAIGON		SAIGON - HANOI	N°
5/5 (6h15) Naples(11h53)	6/5 ALCE (10,00) Ledaire, Colombon, Gloux (Ancel, Fulachier)	6/5	7/5	9/5	PH.AGX Delaunay, Hennequin, Knockaert (Pichodou, Mlle Sauti)	12/5		35
12/5(6h15) Naples(11h30)	13/5 ALCF (10,13) Lanata, Roux, Guérin	13/5				19/5 (16,40)		36
19/5 (6h15) Naples(12h05) Corfou (17h)	20/5 ALCE (10,43) Ledaire, Colombon, Gloux (Vautier)	20/5	21/5	23/5	Fokker F.ALUJ Merresse, Pieretti, Micheletti (retardé mauvais temps)	28/5	29/5 Avion militaire	37
26/5 (6h15) Naples(13h25)	27/5 ALCF (10,09) Lanata, Roux, Guérin	27/5	28/5	30/5	PH.AFT Camoin, Descamp, Parisot (16,30)	2/6	Accélééré (train)	38
2/6 (6h15) Rome ? (12h15) Roux (Mlle-Athènes)		3/6	5/6 Farman AJIG (19,30) Garnabde, Pons	7/6	PH.AGX Delaunay, Hennequin, Knockaert (de Marsillac" Le Journal")	10/6	11/6 Avion militaire	39
9/6 (6h15) Naples(12h25)	10/6 ALCF (2,00) Lanata, Roux, Guérin	11/6 ALCF (7,18) 11/6 Lanata, Roux, Guérin				17/6	18/6 Avion militaire	40
16/6 (6h15) Naples(12h16)		17/6	18/6	20/6	F.ALUJ Merresse, Pieretti, Micheletti (10,30)	25/6	Avion militaire (?)	41
23/6 (6h15) Naples(12h15)	24/6 ALCF (9,20) Lanata, Roux, Guérin	24/6	25/6 Farman 303 AJIG (21,50) Pons	28/6	F.ALZR Camoin, Descamp, Parisot (Nogués) (16,40)	1/7	Avion militaire (?)	42
30/6 (6h15) ALCE (10h40) Remy,	17 Colombon, Duffos	17	27	4/7	PH.AGX "La Courageuse"	7/7 (18h)	8/7 Avion militaire (a)	43
7/7 (6h15) Naples(12h30)	8/7 ALCF (10,45) Corouge, Roux, Guérin	8/7	9/7	11/7		15/7 (16h)	16/7 Avion militaire	44

(a) Essai Sg-Vientiane-Hanoi par AO 9/10/77 Camoin, Descamp, Parisot ALZR

MARSEILLE - SAIGON 1932 (8)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS-KARACHI	KARACHI-SAIGON	SAIGON-HANOI	N°
14/7(6h15) Naples(11h25)	15/7 AJLK (11,16) Leclaire,Colombon,Gloux (Hennequin)	15/7 AJLK (11,16) Leclaire,Colombon,Gloux (Hennequin)	16/7 Fokker F.ALUK Pons	19/7 F.ALUJ Meresse,Pieretti,Micheletti	23/7 Avion militaire	45
21/7(6h15) Naples(11h23)	29/7 AIQY (9,39) Lanata,Roux,Guérin	22/7 29/7	23/7 30/7	25/7 F.ALZR (16,40) Camoin, Descamp,Parisot	30/7 Avion militaire	46
28/7(6h15) Naples(11h30)	29/7 AIQY (9,39) Lanata,Roux,Guérin	29/7	30/7	4/8 PH.AGX Delaunay,Hennequin,Knockaert (16,30)	8/8 Avion militaire	47
4/8 ALCE (9h30) Thibaud	5/8 AJLK (7,45) Hennequin,Colombon, Gloux	5/8 AJLK (7,45) Hennequin,Colombon, Gloux	6/8 Fokker F.ALUK (24,45) Pons	13/8 (15,35)	14/8 Avion militaire	
11/8 (6h15) Naples(13h20)	12/8 AIQY (10,06) accident à l'amerrissage à Beyrouth Hennequin (décédé), Roux, Guérin (blessé)	12/8 AIQY (10,06) accident à l'amerrissage à Beyrouth Hennequin (décédé), Roux, Guérin (blessé)	13/8 Farman 303 AJVS Gambade,Maurice Pouliquen, Thomasset	15/8 F.ALUJ Meresse,Pieretti,Micheletti	19/8 Avion militaire	49
18/8	19/8 ALCF (10,02) Lanata, Roux	19/8 ALCF (10,02) Lanata, Roux	20/8	22/8 F.ALZR (15,45) Camoin, Descamp,Parisot	26/8 Avion militaire	50
25/8 (6h15) Naples(13h52)	26/8 AJLK (11,35) Leclaire, Colombon, Duflot	26/8 AJLK (11,35) Leclaire, Colombon, Duflot	27/8 Fokker F.ALUK (24,20) Pichodou, Crampel, Pons (Delaunay, Micheletti)	29/8 Fokker F.ALUK (16,00) Pichodou, Crampel, Pons (Delaunay, Micheletti)	2/9 Avion militaire	51
1/9(6h15) Naples(13h10) Pommereau AJLJ acc. à Naples	2/9 ALCF (10,04) Lanata, Roux	2/9 ALCF (10,04) Lanata, Roux	3/9	8/9	9/9 Avion militaire	58
8/9	9/9 AJLK (10,28) Leclaire, Colombon, Duflot	9/9 AJLK (10,28) Leclaire, Colombon, Duflot	10/9	12/9 Fokker F.ALZQ Delaunay,Hennequin,Knockaert	16/9 Avion militaire	53
15/9 (6h15)15/9 Naples- Corfou(4,05) Mlle-Naples ?	16/9 ALCF (11,05) Corouge,Roux	16/9 ALCF (11,05) Corouge,Roux	18/9 F.AJVS (3,20) accidenté à Rutbha (Irak) Ancel, Mce Pouliquen secours F.ALUIJ Karachi 19/9 Bouchir 20/9	21/9 Bouchir F.ALUJ Meresse,Pieretti,Micheletti	27/9 Avion militaire	54
22/9	23/9 ALCE (11,33) Leclaire, Colombon, Mieyrou (Alègre)	23/9	24/9	26/9 Fokker F.ALUK (30,40) Pichodou, Crampel, Pons (12h25)	(1) 1/10 militaire	55
29/9 (6h15) Naples(13h27)	30/9 AJLK (10,55) Lanata, Roux	30/9 AJLK (10,55) Lanata, Roux	1/10	3/10 Launay 1er courrier Calcutta- Sg,Rangoon-Sg	7/10 Avion militaire	56
6/10	7/10 ALCE (10,14) Corouge,Colombon,Mieyrou	7/10 ALCE (10,14) Corouge,Colombon,Mieyrou	8/10	10/10 Fokker F.ALZQ Delaunay,Hennequin,Knockaert		57
13/10(6h15)Naples(13h27)	14/10	14/10	15/10	18/10 F. ALUIJ "La Sémillante" Meresse, Pieretti, Micheletti (12h30)	24/10 (Typhon)	58

(1) Extrait du carnet de vol Pons (2) Nogués pourrait être arrivé de Paris à Damas (14-24/9) sur AMBU (mise en place) et poursuivre vers l'Indochine

MARSEILLE - SAIGON 1932 (9)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS - KARACHI	KARACHI - SAIGON	SAIGON-HANOI
20/10	21/10 ALCE (3,05) Le claire, Colombon, Mieyrou	22/10 ALCE (8,47) 22/10	23/10	24/10	29/10 Sg-Hong-Kong 1/11 Launay, Schwager, Queyrel F. ALSB (Nogués, Glaize, Gannay)
27/10(7h30) Mlle -Naples (5,02) 28/10 Naples-Corfoou ALCZ Rémy, Roux, Thibaud		29/10	30/10	1/11 Fokker F.ALZQ Delaunay, Hennequin, Knockaert	peut-être militaire 5-6/11?
3/11(7h34) Naples(14h26)	4/11 ALCE (2,52) Leclaire, Colombon, Mieyrou	5/11 ALCE Tripoli 6/11 Tripoli, Beyrouth (0,47)	7/11	8/11 F. ALUJ "La Sémillante" Merresse, Pieretti, Micheletti (12,30)	Circ. Saigon-Hanoi- Rangoon-Saigon 13-17/11 F. ALUJ Delaunay, Hennequin, Knockaert, (Nogués)
10/11		12/11	13/11	18/11 23/11 F. ALZR "La Résolue" Pons (16,30)	20/11 AO F. ALUJ Merresse, Pieretti, Micheletti (1)
17/11(7h30) Mlle -Naples (6,09) 18/11 Naples-Corfoou (3,48) ALCF Lanata, Roux ALCZ Thibaud	18/11 ALCE (3,00) Leclaire, Colombon, Mieyrou	19/11 ALCE (8,05) Leclaire, Colombon, Mieyrou	20/11	29/11 F. ALQZ "La Courageuse" Delaunay, Hennequin, Knockaert (16,20)	3/12 AO F. ALZR Pons
24/11(7h30) Naples(12h40)	18/11 ALCF (3,06) Lanata, Roux	26/11 ALCF (7,41) Lanata, Roux	27/11	9/12 F. ALUJ "La Sémillante" Merresse, Pieretti, Micheletti	13/12 AO F. ALQZ Delaunay, Hennequin, Knockaert
1/12 2/12(7h20) Mlle-Osita (4,30) 3/12 Osita-Corfoou (5,42) ALCD Thibaud	1/12 ALCE (3,00) Leclaire, Colombon, Mieyrou	2/12 ALCE (9,31) Leclaire, Colombon, Mieyrou	3/12	14/12 F. AMBU "La Boudeuse" Gambade, Mce Pouliquen (17,20) (Thomasset)	17/12 AO F. ALUJ Merresse, Pieretti, Micheletti
8/12	10/12 ALCF (2,58) Lanata, Roux	11/12 ALCF (8,35) Lanata, Roux	12/12		
15/12		17/12	18/12	23/12 23/12 (16,45)	24/12 AO F. AMBU Gambade, Mce Pouliquen Thomasset
22/12(6h50) Naples(12h55)	23/12 ALCF (2,44) Lanata, Roux	24/12 ALCF (8,19) ALCE	25/12	28/12 F. ALZR "La Résolue" Camoin, Descamp, Parisot (15,45)	31/12 AO
29/12 (10h45) Naples (14h43)		31/12	1/1	3/1 F. ALUJ "La Sémillante" Merresse, Pieretti, Micheletti	7/1 AO F. ALZR Saigon- Lak Sao 9/1 Lak Sao-Hanoi Camoin, Descamp Parisot
5/1	6/1 ALCF (2,50)	7/1 ALCF	8/1		14/1 AO F. ALUJ Merresse, Pieretti, Micheletti
12/1		14/1	15/1	17/1	
19/1		21/1	22/1	24/1 F. ALZR "La Résolue" Camoin, Descamp, Parisot	

(1) Ne semble pas avoir pris le courrier de France

MARSEILLE - SAIGON 1933 (10)

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS - KARACHI	KARACHI - SAIGON	SAIGON-HANOI
26/1 arrêt Naples Corouge,guioteau,Callot	ALCE Colombon	28/1	29/1	30/1 31/1	3/2
2/2	ALCF Lanata,Roux	4/2	5/2	6/2 7/2	11/2 (17h00)
9/2	ALCE Colombon	11/2	12/2	13/2 14/2	17/2 (17h00)
16/2	ALCF 19/2 Corouge, Roux	19/2 ?	?	23/2	Launay,Swager, Queyrel ALZR 25/2 (14h15) Camoin,Descamp,Parisot
23/2	ALCE Colombon	26/2 ?	?	?	4/3 (16h00)
2/3		3/3 4/3	4/3	6/3 6/3	9/3 (17h30)
10/3 ALCD Thibaud	ALCE Colombon	11/3	12/3	13/3 13/3	16/3 (17h45)
16/3		17/3 18/3	18/3	? 21/3	ALZR 23/3 (10h45)
23/3		24/3	25/3	27/3 27/3	30/3 (17h00)
30/3	ALCD	31/3	1/4	3/4 3/4	8/4
6/4		7/4 8/4	8/4	10/4 10/4	14/4 (16h15)
13/4 AJGX Colombon	ALCD	15/4 ?	?	17/4 17/4	ALZR 20/4 Camoin,Descamp,Parisot
20/4		21/4 22/4	22/4	24/4 24/4	27/4 (15h30)
27/4 AJGX Colombon	ALCD	29/4 ?	?	?	4/5 (16h00)
4/5 AJGX		5/5 6/5	6/5	8/5 8/5	11/5 (16h00)
11/5	AIZB Colombon	12/5 13/5	13/5	15/5 15/5	ALZR 18/5 (14h50) Camoin,Descamp,Parisot
18/5		19/5 20/5	20/5	22/5 22/5	25/5 (20h00)
25/5		26/5 27/5	27/5	29/5 29/5	ALBS 1/6 (17h00) Pichodou,Roux,Dufflos
1/6	AIZB Colombon	2/6 3/6	3/6	5/6 5/6	8/6
8/6		9/6 10/6	10/6	12/6 12/6	ALZR 15/6 (13h55) Camoin,Descamp,Parisot
15/6		16/6 17/6	17/6	19/6 19/6	22/6

MARSEILLE-CORFOU	CORFOU-ATHENES	ATHENES-BEYROUTH	DAMAS - KARACHI	KARACHI - SAIGON	SAIGON- HANOI	N°
22/6	AIZB Colombon	23/6 24/6	26/6 24/6	26/6 26/6	29/6 (15h30)	94
29/6		30/6 1/7	3/7	3/7	7/7 (16h12)	95
6/7		7/7 8/7	10/7	10/7	14/7 (15h)	96
13/7	AIZB Colombon	14/7 15/7	9/7 Bouchir ALZR Carmoin, Descamp, Parisot	ALZR Carmoin, Descamp, Parisot	20/7 (14h55)	97
20/7		21/7 22/7	24/7	24/7	27/7 (14h55)	98
27/7		28/7 29/7	31/7	31/7	3/8 (16h)	99
3/8	AIZB Colombon	4/8 5/8	7/8	7/8	11/8 (12h)	100
10/8		11/8 12/8	14/8	14/8	Pichodou, Roux, Gloux 17/8	101
17/8		18/8 19/8	21/8	21/8	24/8 (16h30)	102
24/8	AJNN Colombon	25/8 26/8	28/8	28/8	31/8	103
31/8		1/9 2/9	2/9	4/9	7/9 (16h45)	104
7/9		1 er courrier	AIR FRANCE (?)	Pichodou, Roux, Gloux	14/9 (17h)	105
14/9	AIZB Colombon	15/9			21/9	106
21/9					28/9 (17h)	107
28/9				3/10	3/10 Jodhpur 5/10 (17h15)	108
5/10	AIZB Colombon	7/10		Kar.-Jodhpur Meresse, Roux, Gloux Jodhpur-Sg Pichodou, Roux, Gloux ALSAB 10/10 F.AMBU 14/10 (12,45) Meresse, Pierreti, Micheletti (escale de nuit à Kholak le 13/10 au lieu de Bangkok)		109

Inauguration officielle de la Cie Air France le 7/10, au Bourget